Mit DVD Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2013
62. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit über 100 Minuten



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Viva Magistrale – Plandampf der Extraklasse

Exportschlager aus der DDR
Die Weitstreckenwagen

MEB-Testreport:
- *58 von Märklin*
- *120 von ACME*

Werkstatt:
- *Bühnen für den Modellauftritt*

Das Dampflok-Mekka
Bw Altona



14 Das größte Bw Norddeutschlands

Die Heimat für berühmte Schnellzuglokomotiven.



22 Exportschlager aus Ammendorf

Die vierachsigen Breitprofil-Weitstreckenwagen.

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

LOKOMOTIVE

BAHN UND TECHNIK

MODELL

WERKSTATT

PROBEFAHRT

UNTER DER LUPE

TEST

SZENE

AUSSERDEM



80 Bw mit Doppeldrehscheibe

Das Modell des Bw Hamburg-Altona im Maßstab 1:220 setzt Maßstäbe.



36 Bundesbahnflair im Jahr 2013

Attraktive Fotozüge mit 118 047 und 212 084 und passendem Wagenmaterial.



58 Bühnen für den Modellauftritt

Trickreiche Improvisationen für die Präsentation der schönsten Lokmodelle.

FOTO: SANGMEISTER

DB SYSTEMTECHNIK

Das gelbe Labor

☐ Gezogen von 218 477 fuhr der RAILab-(Rollendes Analyse- und Inspektions-Labor)-Messzug NbZ 94034 auf der KBS 551 von Nebra über Naumburg/Ost, Teuchern nach Zeitz. Am frühen Abend des 23. Juli 2013 passiert der auffällige Zug Freyburg an der Unstrut, unterhalb vom Schloss Neuenburg.



FOTO: GERLACH

PRIVATBAHN

Getunte 285 unterwegs

☐ Seit Anfang August 2013 befindet sich 76 101 der französischen Vermietungsgesellschaft „akiem" bei der ITL-Eisenbahn-GmbH testweise im Güterzugeinsatz. Dabei handelt es sich um eine Bombardier-Traxx-F 140 DE, die anstelle eines 2200-kW-Motors inzwischen mit dem 2400 kW leistenden MTU-Motor 16V 4000 R43L ausgerüstet ist. Nach der Umrüstung im Jahr 2009 erfolgten in Frankreich und den Niederlanden Zulassungsfahrten sowie die Umzeichnung in 476 103, später in 76 101. Die zur SNCF gehörende ITL-Eisenbahngesellschaft setzt bereits seit einigen Jahren mehrere geleaste Traxx-F 140 DE mit 2200-kW-Motor im mittelschweren Streckendienst ein.

Die 76 101 hieß ursprünglich 285 110 und war auf der Innotrans 2008 in Berlin ausgestellt.


FOTO: DOLLINGER

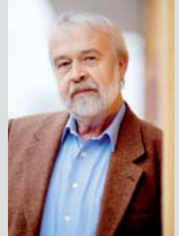
Nachdem für die Flirt-3-Triebzüge des „Meridian", mit dem die Veolia GmbH ab Dezember den Nahverkehr von Salzburg/Kufstein nach München erbringen soll, bislang kein Zulassungsverfahren eingeleitet wurde, ist eine pünktliche Betriebsaufnahme wohl kaum noch zu realisieren. Veolia rechnet zwar offiziell noch mit rechtzeitiger Lieferung, hat aber vorsorglich bereits bei der DB AG um Ersatzzüge ersucht und auch Busse ins Spiel gebracht. Auch gibt es noch Probleme bei der Wartung der Züge, da die geplante Werkstatt in München nach Anwohnerprotesten wohl frühestens 2015 fertiggestellt sein wird. Veolia bestellte bei Stadler Rail 28 sechs- und sieben dreiteilige Garnituren mit neuer, crashoptimierter Front und bis zu 333 Sitzplätzen. Während mit ET 302 (Bild) derzeit im gesamten Bundesgebiet Testfahrten stattfinden, weilt ET 305 in der Klimakammer Wien.

David Hruza (1953-2013)


FOTO: MICHAEL MOSER

Unser langjähriger Mitarbeiter David Hruza ist tot. Er starb am 29. Juli 2013 im Alter von 60 Jahren in Bad Waldsee. Die Nachricht von seinem Tode traf mich völlig unvorbereitet, hatten wir doch noch zwei Wochen zuvor miteinander telefoniert und Pläne für gemeinsame Projekte geschmiedet. David Hruza, ein exzellenter Diplom-Ingenieur für Maschinenbau, war ein vielseitig interessierter Mensch. In jungen Jahren aktiver Volleyballer und auch später noch ein mehr als nur passabler Tennisspieler, begeisterte er sich schon früh für die Eisenbahn wie die Modellbahn gleichermaßen. Seine Devise: „Wer schreibt, der bleibt!" Daran hat sich David Hruza, geboren am 22. Februar 1953 in Eger, gehalten und sich einen Namen als fachkundiger MEB- und Buchautor gemacht. In seinen Beiträgen und Büchern wird er, der mir über anderthalb Jahrzehnte ein guter Freund und Wegbegleiter war, weiterleben. Ein Mann der leisen Töne, den man nicht vergisst. *Karlheinz Haucke*

DER CHARME DER KLASSIKER


Dr. Karlheinz Haucke

Es ist schon seltsam, da geraten nicht wenige angesichts einer zischenden, fauchenden, 70 oder noch mehr Jahre alten Dampflokomotive ins Schwärmen und dieselben, sofern modellbahnbegeistert, rümpfen gar nicht so selten die Nase beim Anblick betagter Miniaturen. Nicht mehr zeitgemäß, heißt es dann zumeist ein wenig verächtlich aus ihrem Munde.

Ja, wie denn jetzt? Was dem einen sin Uhl, ist offensichtlich nicht dem anderen, sondern hier vielmehr demselben sin Nachtigall oder auch umgekehrt.

Sicher, was den Stand der Technik anbelangt, sind historische Modellbahnerzeugnisse von der Entwicklung überholt worden. Aber das gilt nicht minder für das große Vorbild. Wobei ich, ehrlich gesagt, manchmal so meine Zweifel habe, wenn es um die Funktionssicherheit bei der modernen großen wie kleinen Eisenbahn geht.

Wie auch immer, gäbe es nicht jene Zeitgenossen und -genossinnen, die sich um den Erhalt technikgeschichtlicher Objekte mit großem Enthusiasmus kümmern, dann wäre unsere (Hobby-)Welt um einiges ärmer.

Zukunft braucht eben Vergangenheit und vor dem unbestreitbaren Charme der Klassiker sollten wir nicht die Augen verschließen. Deren Erhalt und die Wertschätzung haben auch etwas mit Toleranz zu tun. Und mit der vielleicht manchen überraschenden Erkenntnis, dass es lange vor unserer Zeit schon erstaunliche technische Errungenschaften gab. Oder hätten Sie auf Anhieb gewusst, dass die erste Entkupplungsfernsteuerung für Modellbahnlokomotiven bereits 1938 vorgestellt wurde? Von der Himmelsscheibe von Nebra oder vom Mechanismus von Antikythera mal ganz zu schweigen!


FOTO: VSSB

Im Dampflokwerk Meiningen erfolgte der Zusammenbau des Fahrwerkes der Lok und parallel eine Kesselbegutachtung, so dass jetzt einem Einsatz für die nächsten Jahre nichts mehr entgegensteht.

MUSEUMSBAHN

I K Nr. 54 steht wieder unter Dampf

☐ Nach Abschluss der Reparaturarbeiten, die nach einem am Osterwochenende erlittenen Triebwerksschaden notwendig geworden waren, wurde die sächsische IK Nr. 54 am 10. August 2013 erstmals wieder offiziell unter Dampf gestellt. Die IK Nr. 54 ist der 2009 in Betrieb genommene Nachbau der ersten sächsischen Schmalspurdampflokomotive. Die rund 130 Tage Zwangspause waren die Folge einer durch Materialermüdung am linken Treibzapfen entstandenen Beschädigung. Dabei wurden weitere Teile an der Lok in Mitleidenschaft gezogen. Jörg Müller, der Bauprojektleiter der I K Nr. 54, sagt dazu: „In den vergangenen Wochen wurden die beschädigten Teile durch sächsische Unternehmen neu angefertigt und Lösungen gefunden, die eine Wiederholung dieses technischen Mangels zukünftig ausschließen." Für Dr. Andreas Winkler, Vorsitzender des VSSB e.V., komme die I K Nr. 54 damit nun wieder ihrer Aufgabe als Botschafterin für die sächsischen Schmalspurbahnen nach. „Das anhaltende Interesse der Eisenbahnfreunde und Medien am Befinden der Dampflok hat uns darin bestätigt, dass die Reparatur alternativlos war." Insgesamt stehen für die Reparatur des Triebwerksschadens Kosten von rund 40000 Euro zu Buche, für deren Finanzierung Eigentümer und Betreiber weiterhin auf die Unterstützung durch die Freunde der Lok und Spender angewiesen sind. Im September ist, sofern sich die letzten technisch-organisatorischen Fragen klären lassen, ein Einsatz auf der Schmalspurbahn Radebeul-Ost – Radeburg vorgesehen.



FOTO: HENSCHEL

Beim Sommerfest der Hespertal-Bahn in Essen-Kupferdreh am 27. und 28. Juli 2013 kamen neben der hauseigenen Henschel-Lok V1 (Baujahr 1961) auch Gastfahrzeuge vor den Museumszügen zum Einsatz. Aus Bochum-Dahlhausen reisten 38 2267 und 212 007 an. DB-Schenker war mit 225 117 und 261 108 (Gravita 10BB) vor Ort und die Bocholter Eisenbahn präsentierte ihre Neuerwerbung 295 057 (Abnahmedatum 24. Juli 2013). Am 28. Juli sonnte sich die frisch hauptuntersuchte V 90 der Bocholter Eisenbahn im Museums-Bahnhof Kupferdreh.

ZWISCHENHALT

ICE im S-Bahn-Takt: Die DB AG plant, ab 2017 Hamburg und Berlin halbstündlich mit ICE-Zügen zu verbinden. Grund sei die stark gestiegene Nachfrage seit dem Streckenausbau auf 230 km/h im Jahr 2004.

Für die Alex-Züge entwickelt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) derzeit ein Übergangskonzept für die Jahre 2017 bis 2020. Gründe seien der Betriebsbeginn des Netzes Prag – Pilsen – Eger Ende 2020 sowie die Einbindung der Neu-Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – Lindau und die Integration des künftigen D-Netzes Allgäu.

Erfolgreiche Schweizer: Die Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf der Schiene sind seit 2001 um 53 Prozent gestiegen.

Mainz macht's möglich: Bundesverkehrsminister Ramsauer hat im Angesicht des Mainzer Bahnchaosses ein Einsehen mit seiner Bahn AG und will künftig mehr Dividende im Unternehmen belassen, um damit die größten Missstände zu beseitigen. Auch die Gewinne der Netz AG sollen ins Netz reinvestiert werden. Außerdem sieht Ramsauer einen Börsengang in weiter Ferne, da die Bahn gemeinwirtschaftliche Interessen zu bedienen habe und keine Renditeerwartungen.

Die IGT (Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik) unterstützt im Rahmen des „Deutschlandstipendium" des Bundesbildungsministeriums Studierende mit einem Stipendium in Höhe von 1800 Euro pro akademischem Jahr.



FOTO: BOEISEN

■ *Zum Jubiläum 50 Jahre NOHAB-Loks in Ungarn wurde zwischen dem 6. Juli und dem 25. August 2013 am Samstag das Zugpaar 1974/971 und am Sonntag das Zugpaar 972/1975 von Budapest nach Tapolca über das Nordufer des Balaton mit der NOHAB-2761017 (Ex-M61017) bespannt. Das Bild zeigt den Zug 1975 am 28. Juli 2013 bei der Ausfahrt vom Bahnhof Tapolca. Dort waren die letzten NOHABs bis Dezember 2000 beheimatet.*

BAHNINDUSTRIE

Aufträge für Gmeinder

□ In den letzten Wochen konnte die Gmeinder Lokomotiven GmbH, das Nachfolgeunternehmen der 2012 insolventen Gmeinder Lokomotivenfabrik GmbH, den Eingang zweier wichtiger Aufträge verbuchen. Einerseits bestellte die Logistik Service GmbH, Linz, Österreich (LogServ) zwei weitere dreiachsige Lokomotiven vom Typ D60C. Andererseits beauftragte die DB AG Gmeinder mit der Entwicklung und Lieferung von 14 Führerhäusern inklusive der Fahrzeugsteuerung für die Modernisierung der Rettungszuglokomotiven der Baureihe 714. Seit Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart im Jahr 1991 hält die Deutsche Bahn AG mehrere Rettungszüge vor. Nun werden diese Züge dem aktuellen Stand der Technik angepasst. Während die in den Zügen eingestellten Transport-, Sanitäts-, Geräte- und Löschmittelwagen durch neue Fahrzeuge ersetzt werden, werden die Lokomotiven einer umfassenden Modernisierung im AW Bremen unterzogen. Gmeinder wurde nun nach europaweiter Ausschreibung von der DB AG beauftragt, wesentliche Komponenten für diese Modernisierung zu entwickeln und zu liefern.



FOTO: GMEINDER

„LogServ" bestellte zunächst zwei dieselhydraulische Loks des Typs D60 C. Diese Lokomotiven sind derzeit in Bau und werden im vierten Quartal 2013 ausgeliefert. Vor kurzem orderte die österreichische Bahngesellschaft zwei weitere Maschinen, die 2014 ausgeliefert werden.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: SCHOLZ

☐ Am 8. August 2013 fand die Überführungsfahrt der frisch hauptuntersuchten EBS-142 145 von Brieske nach Bad Schandau statt. In Bad Schandau sollte sie ihre erste Leistung mit den EBS-Loks 142 110 und V100 antreten. Während der Überführungsfahrt passiert die Lok noch in alter Lackierung Dresden-Strehlen. Wir wollen von ihnen wissen, warum auf der Lok „tpf" zu lesen ist und was die Abkürzung bedeutet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2013 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Israel". Gewonnen haben: Höhne, Felix, 31137 Hildesheim; Peters, Josef, 54296 Trier; Bos, Robert, NL-9725 EH Groningen, Sehlmann, Holger, 21031 Hamburg; Luz, Daniel, 97078 Würzburg; Göbler, Lars, 04779 Wermsdorf; Schneider, Wolfgang, 91757 Treuchtlingen; Bemm, Lucie, 04178 Leipzig; Heiderich, Helmut, 36251 Ludwigsau; Mende, Wolfgang, 09456 Annaberg-Buchholz; Habermehl, Heinrich, 36110 Schlitz; Schmeel, Armin, 71229 Leonberg; Rothschild, Walter, 10789 Berlin; Holezeck, Georg, 44319 Dortmund; Schulz, Hanjo, 36119 Neuhof; Masche, Erwin, 98693 Ilmenau; Mulsum, Jürgen, 27632 Mulsum; Dziuba, Peter, 38524 Sassenburg; Gombert, Achim, 86480 Aletshausen; Kranhold, Jürgen, 02625 Bautzen.

VOSSLOH LOCOMOTIVES

Ungewisse Zukunft

☐ Inzwischen haben sich die anfänglichen Gerüchte über einen Verkauf der Loksparte von Vossloh, wie auch die einschlägige Wirtschaftspresse berichtet, verdichtet (s. a. MEB 2/2013). Unverbindliche Interessensbekundungen sollen bereits vorliegen. Indes gestaltet sich die Auswahl nach ernsthaften Bietern mit tatsächlichen Kaufabsichten, ähnlich wie auch für das Werk des ortsansässigen Wettbewerbers Voith Turbo, als langwieriges Verfahren. Das Werk von Vossloh Locomotives in Kiel musste zudem 2012 deutliche Einbußen verbuchen. Die Zahl der abgelieferten Loks war mit 47 Stück zwar über dem Vorjahreswert, der Umsatz lag mit 119 Millionen Euro vier Millionen Euro unter dem Vergleichswert von 2011, so dass unter dem Strich in Kiel 2012 kein Gewinn erwirtschaftet wurde. Die Investitionen am Standort Kiel wurden 2012 um zwei Millionen Euro auf sechs Millionen Euro gesenkt. Und auch die europaweiten Zulassungsverfahren für die aktuelle Lokfamilie nehmen offenbar deutlich mehr Zeit in Anspruch als zunächst erwartet. Erschwerend kommt hinzu, dass der langjährige Vossloh-Kunde Alpha-Trains einen vor Jahren mit dem Kieler Werk vereinbarten Großauftrag rückabwickeln will und Schadensersatz in Höhe von mehr als 60 Millionen Euro geltend macht. Hintergrund: Bei mehr als 30 Loks vom Typ G 1206 gebe es massive Probleme mit den Radsatzgetrieben. Auf Wunsch des Lokvermieters habe Vossloh durch den Austausch der entsprechenden Software ein schnelleres Anfahren der Loks ermöglicht. Die dabei entstandenen höheren Kräfte hätten jedoch Defekte verursacht.



FOTO: KRAUSE

Die erste für „northrail" bestimmte G6 (NVR 98 80 0650 116-3 D-NRAIL) absolvierte am 29. Juli 2013 zusammen mit der auf der Innotrans 2010 präsentierten Vossloh-Mietlok (NVR 98 80 0650 076-9 D-VL) ihre Abnahmefahrten.



FOTO: PIPLACK

■ *Am 2. August 2013 rangierte die 98 80 3291 972-8 D-NTS mit einem Schotterzug in Duisburg-Wedau. Die Lok von „northrail" ist an die Bugdoll, Bau- und Sicherungsüberwachung aus Dorsten verliehen. Es handelt sich bei dieser Baureihe um eine MaK-G1600 BB, die mit der DB-V90 verwandt ist.*


FOTO: KOCH

■ *Es ist geschafft. Am 11. August 2013 wurde nach einjähriger Bauzeit die Strecke Plaue – Ilmenau (KBS 566) nach umfangreicher Rekonstruktion und Sanierung wieder ihrer Bestimmung übergeben. Ein bewegender Augenblick war der erste Sonderzug, der, bespannt mit der Meininger 50 3501, um 10.58 Uhr das Angelrodaer Viadukt aus Plaue kommend mit Ziel Elgersburg überquerte. Hoch über Angelroda wurde auch die bekannte Brücke grundlegend saniert. Wegen größerer Schäden am Bauwerk als ursprünglich angenommen verzögerte sich die Fertigstellung der Strecke. Aus Anlass der Wiederinbetriebnahme fuhr ein Sonderzug, gezogen von 50 3501, zwischen Arnstadt und Ilmenau. Veranstalter des unter der Brücke abgehaltenen Festes war die DB AG. Der Sonderzug war sehr gut ausgelastet, da die Mitfahrt kostenlos war. Planmäßig verkehren auf der Strecke die Triebwagen der Erfurter Bahn.*

FLOP

FLOP: Schiene kontra Bus

Die DB AG bietet seit dem 16. August eine Fernbuslinie von Hamburg nach Köln an und macht so dem auf der Schiene verkehrenden privaten HKX (Hamburg-Köln-Express) Konkurrenz, auch wenn man seitens der DB AG dies zurückwies. Der Bus fährt viermal täglich, der Fahrpreis für eine einfache Fahrt von Hamburg nach Köln beträgt 37, im günstigsten Fall 22 Euro. Der Normalpreis mit dem HKX von Hamburg nach Köln beträgt 48 und im günstigsten Fall 18 Euro. Mit dem bereits verkehrenden privaten „Flixbus“ kann man von Hamburg nach Köln bereits für 17 Euro reisen. Der HKX wird mit seinen teilweise eingesetzten Museums- und Nahverkehrswagen dort schwer mithalten können. Die Frage bleibt, warum ist die DB AG nicht in der Lage, dem HKX auf der Schiene Paroli zu bieten? Ist es vielleicht einfacher, auf dem Arbeitsmarkt einen Busfahrer zu finden als einen Lokführer? Mit dieser Form des Fernverkehrskannibalismusses schadet der Bahnkonzern der Schiene insgesamt.



FOTO: BRÜGGEMANN



FOTO: HEIDERICH

Am 23. Juli 2013 rangierte die neue 295 095 von Railsystems in Bebra.



FOTO: VON LOSSOW

Die bekannte Designerin Gudrun Geiblinger hat mit der ÖBB-Lok 1216 019 ihr neuestes Schienen-Kunstwerk vollbracht. Die Mehrsystemlok wurde zum 200-jährigen Gedenken an die berühmten Komponisten Giuseppe Verdi und Richard Wagner gestaltet. Schwerpunkt ihrer Einsatztätigkeit wird der EC-Verkehr zwischen München und Italien über den Brenner sein.



FOTO: SCHULZ

Abendstimmung in Mecklenburg-Vorpommern: Der VT 43 der Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) überquert als RB 68834 am 21. Juli 2013 auf dem Weg von Neustrelitz nach Groß Quassow den Kammerkanal, der den Woblitzsee mit dem Zierker See verbindet.

SCHWELLENLEGER

Graswurzel-Revolution bei der DB AG

☐ Vielleicht geschieht nun endlich etwas. Wenn die Blamage der DB AG am Mainzer Hauptbahnhof etwas Gutes hatte, dann dies: Öffentlichkeit und Politik wissen nun Bescheid über die Personalmisere im Bahnkonzern. Schienenverkehr kann man nicht nach dem Prinzip „Es ist noch immer gut gegangen" betreiben, wie sich wohl mancher in den oberen Etagen des Potsdamer Platzes zu sicher war. Vielleicht nahmen einige Verantwortliche aus den unteren Ebenen des Bahnkonzerns, aus der Ebene der Betriebsbahner, das Mainzer Chaos billigend in Kauf und unterschrieben den ein oder anderen Urlaubsschein, wissend, dass nun nichts mehr passieren dürfe, um endlich auf den untragbaren Personalnotstand im Bahnkonzern aufmerksam zu machen. Ein Coup, wenn es denn einer war, der vollauf gelungen ist. Denn nun wurde den Schreibtischeisenbahnern aus den oberen Stockwerken Berlins, wo vermutlich keine Personalknappheit herrscht, die jahrelang verfehlte Personalpolitik, die eines Weltkonzerns unwürdig ist, von Fahrgästen und Politik um die Ohren gehauen.



FOTO: PRENZEL

Das Foto zeigt den Nahverkehrs-Orient-Express im Bahnhof Spitz a. d. Donau am 10. August 2013 mit der 2050.05.

ÖSTERREICH

Wachaubahn mit CIWL-Garnitur

☐ Auf dem betriebsfähigen Stück der Wachaubahn (NÖ) zwischen Krems Hbf und Emmersdorf/Wachau pendelte in der zweiten Augustwoche 2013 eine interessante Garnitur als Planzug. Der Zug bestand aus zwei Orient-Express-Wagen und den Lokomotiven 2143.21 der WLB beziehungsweise der 2050.05 der ÖGEG. Ein Wagen ist ein Speisewagen der Bauart WR4ü-28 mit CIWL-Logo, der zweite Wagen ist der „Salon-Rouge" der „Brenner & Brenner Dampflokomotiven Gesellschaft m. b. H."

DB AG

Hybridisiert

☐ Die DBAG, die Alstom Deutschland AG und der Freistaat Bayern sowie die DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG haben am 1. August 2013 in Berlin das Projekt ERI H3-Hybrid-Rangierlokomotive gestartet. Ziel des Projektes ist es, die technische und wirtschaftliche Serienreife einer Hybrid-Rangierlokomotive im täglichen Einsatz nachzuweisen. Die umweltfreundlichen Rangierlokomotiven sollen ab 2015 in Franken an den DB-Regio-Standorten Würzburg und Nürnberg acht Jahre lang auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden. Die dreiachsige H3-Hybridlokomotive verbraucht im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks 50 Prozent weniger Kraftstoff. Mit der neuen Technologie wird der Schadstoffausstoß um 70 Prozent gesenkt. 80 Prozent ihrer Einsatzzeit durchläuft die Hybridlok im Batteriebetrieb. Damit ist emissionsfreier Schienenverkehr im lokalen Bereich wie zum Beispiel in Innenstadtbereichen möglich. Die Lok erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von rund 100 Stundenkilometern.



FOTO: SCHULZ

„Mit dem Projektstart machen wir bei der Hybridtechnologie einen großen Schritt in Richtung Marktreife und stärken die Schiene als umweltfreundlichsten Verkehrsträger", erklärt DB-Technik- und -Infrastrukturvorstand Dr. Volker Kefer (2. v .l).



FOTO: METZGER

■ *Oops! Wer hat denn hier vergessen, die Federspeicherbremse anzulegen? Am 13. August 2013 rutschte 185 308 in Nürnberg in die Drehscheibengrube.*



FOTO: GESSNER

Für die Aufgleis- und Abschleppübung am 19./20. Juli 2013 stand den Helfern ein besonderer Veteran in Form von 140 450 (z-Stellung 6.1.2011) zur Verfügung. Die Lok soll in den nächsten Wochen nach Opladen zur Firma Bender überstellt werden.

SACHSEN

THW, bitte übernehmen Sie

☐ Die Schließung des DB-Schenker-Betriebshofes in Dresden-Friedrichstadt wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt. Ein genauer Termin für die Auflassung steht zwar nach wie vor nicht fest, zuletzt wurde als Termin der 1. Oktober 2013 genannt. Dennoch werden die Kapazitäten vor Ort immer weiter abgebaut. Ein Großteil des einstigen Personals wurde auf andere Schenker-Standorte verteilt. In Dresden sind wochentags nur noch wenige Mitarbeiter in einer Schicht beschäftigt. Diese führen vor allem Arbeiten an den Schenker-Loks und an Güterwagen aus. Da die Schließung des Betriebshofes beschlossene Sache ist, musste auch für den Dresdner Hilfszug, neben Leipzig-Süd und Zwickau der letzte verbliebene Hilfszug der Region, neues Personal gewonnen werden. Diese Aufgabe übernahm am 1. Juli 2012 das Technische Hilfswerk Dresden. Die Kammeraden und Kammeradinnen verfügen bereits seit vielen Jahren über umfangreiche Kenntnisse in der Bergung und Räumung und konnten dies im Rahmen des ersten Hilfszugeinsatzes am 26. Juli 2012 in Hosena eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die jährlich notwendige Unterweisung samt praktischer Übung fand unter Anleitung des DB-Netz-Teamleiters Notfalltechnik und des zuständigen Ausbilders der THW-Bundesschule Hoya am 19. und 20. Juli 2013 unter anderem im Bh Dresden-Friedrichstadt statt.

BAHNINDUSTRIE

Vier Vectron-Loks für „boxXpress“

☐ Der Siemens-Konzern hat vom Unternehmen „boxXpress“ einen Auftrag über die Lieferung von vier Vectron-AC-Lokomotiven erhalten. Diese werden noch 2013 in München-Allach an den Kunden übergeben. Zusätzlich übernimmt Siemens den Full-Service der Fahrzeuge. Die bestellten Loks sind für den grenzüberschreitenden Verkehr in Deutschland und Österreich vorgesehen. Neben den nationalen Zugsicherungssystemen werden alle Loks mit dem europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) ausgerüstet. Die Lokomotiven haben eine maximale Leistung von 6400 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Ausschlaggebend für den Auftrag bei Siemens waren die guten Erfahrungen mit der von „boxXpress“ betriebenen Flotte von Siemens-Lokomotiven sowie die kurze Lieferzeit. Mittlerweile besitzt die Vectron-Reihe Zulassungen in Deutschland, Österreich, Polen, Rumänien und Schweden. Damit bald auch Italien und die Schweiz folgen, absolviert dort derzeit 193 901 Versuchsfahrten. Parallel nutzten weiterhin viele Bahngesellschaften das Angebot von Siemens zu Probefahrten, beispielsweise GySev und Floyd in Ungarn oder CargoNet in Norwegen. Über den Vermieter Railpool hat neben „boxXpress“, EVB und Wiener Localbahn nun auch die SLG-Spitzke-Logistik eine Lok angemietet und auch die CTL nutzt in Polen eine Vectron mit Gleichstromausrüstung.



FOTO: RICHTER

Am 12. August überführte 193 922 ihre Schwestern 921 und 841 vom Siemens-Werk in München-Allach zum Testgelände Wegberg-Wildenrath.



FOTO: HEIDERICH

In Bebra ruhte sich am 20. Juli die Spitzke-Vectron 193 801 in der Abendsonne aus.



FOTO: FLEISCHER

■ Noch bis zum 3. November 2013 rollen die Triebwagen der Waldbahn wieder durch das Tal der Alme zwischen Büren und Thülen und ermöglichen so die Verbindung von Naturerlebnis und historischer Eisenbahn. Neu ist die Anreise mit einer verlängerten Regionalbahn der Kurhessenbahn: An bestimmten Tagen werden die Tw der kürzlich im Personenverkehr reaktivierten Strecke nach Brilon-Stadt bis zum Endbahnbof der Waldbahn in Thülen durchgebunden, so dass eine Anreise mit dem Zug möglich ist.

ZEITREISE

Vom kleinen Knoten zum S-Bahn-Halt

■ Kettwig ist seit Anfang der 1970er-Jahre ein Stadtteil von Essen und war einst ein Bahnknoten mit eigenem Bw. Von Kettwig fuhren einst Güter- und Personenzüge Richtung Osten nach Kupferdreh und Essen Hbf und Richtung Westen nach Wuppertal, Mülheim (Ruhr) und Düsseldorf. Am 1. Februar 1872 eröffnete die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft ihre Bahnstrecke Düsseldorf – Kettwig – Kupferdreh, welche ab Kettwig entlang der Ruhr führte und so einige Ruhrtal-Zechen bedienen konnte. Aufgrund der Zerstörung eines Ruhr-Brückenteils zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde zunächst die Bahnstrecke nach Mülheim unterbrochen, so dass die Strecke am Hp Kettwig vor der Brücke endete (unterhalb des heutigen Hp Kettwig-Stausee). In den 1960er-Jahren kam auch das Aus in Richtung Velbert. Übriggeblieben ist heute die S-Bahn-Linie 6, Essen – Kettwig – Düsseldorf – Köln.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

1930

ETA 179 003 (Bw Kettwig) in Kettwig mit Sonderzug nach Velbert. Im Hintergrund eine P 8 von Düsseldorf kommend.



FOTO: HENSCHEL

2013

143 970 mit einem Zug der S6 hat am 11. August 2013 Kettwig erreicht. Wegen Bauarbeiten endete die S-Bahn Richtung Essen während der NRW-Schulferien in Kettwig.



Das Betriebswerk des Hamburger Fernbahnhofs im Wandel der Zeit

ALTONA

Das einstmals größte Bw Norddeutschlands, nicht zuletzt Inbegriff für den späten Glanz der Baureihe 01^{10}, ist heute nur noch in Rudimenten zu erahnen. Außer dem noch erhaltenen Wasserturm werden bald nur noch Zeitdokumente an die Dienststelle erinnern.

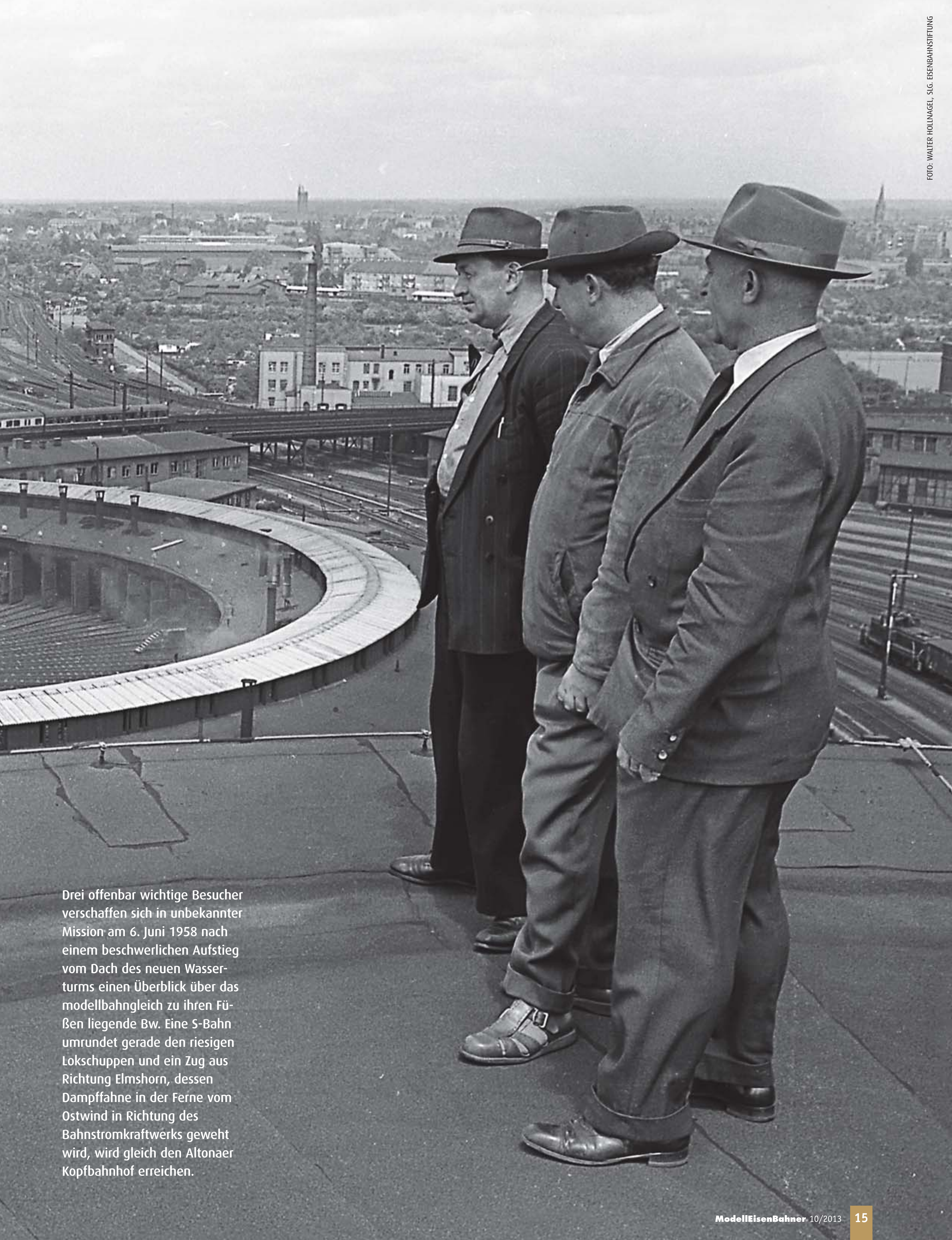
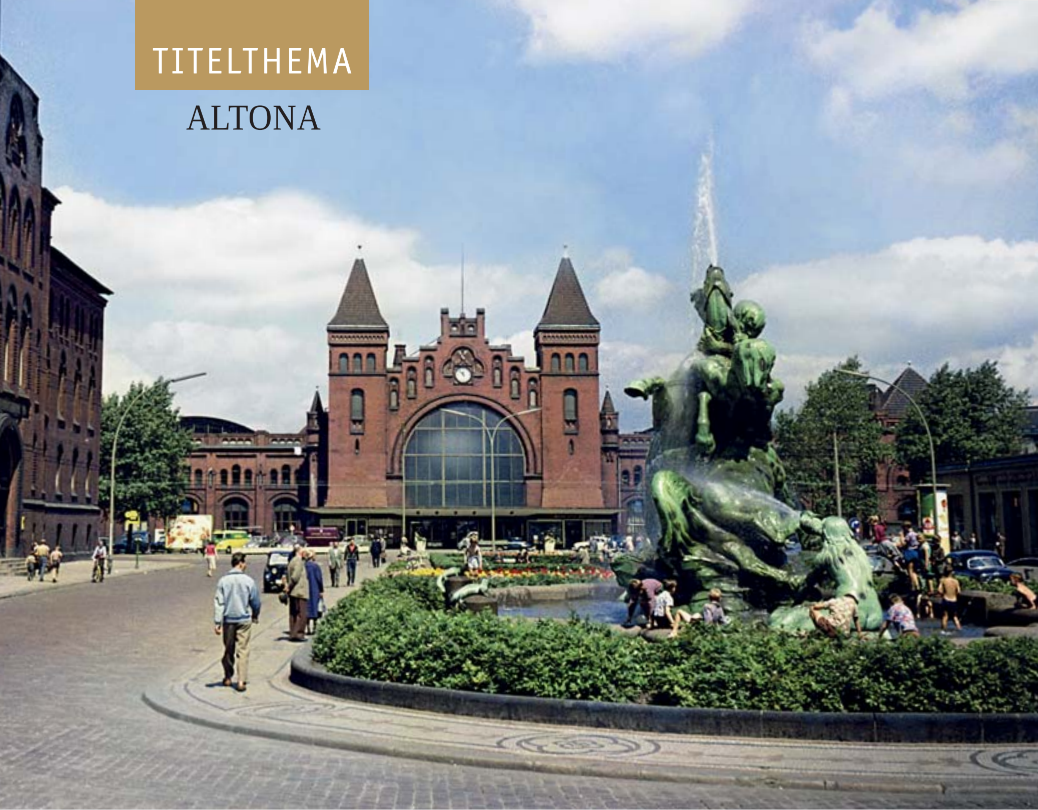


FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Drei offenbar wichtige Besucher verschaffen sich in unbekannter Mission am 6. Juni 1958 nach einem beschwerlichen Aufstieg vom Dach des neuen Wasserturms einen Überblick über das modellbahngleich zu ihren Füßen liegende Bw. Eine S-Bahn umrundet gerade den riesigen Lokschuppen und ein Zug aus Richtung Elmshorn, dessen Dampffahne in der Ferne vom Ostwind in Richtung des Bahnstromkraftwerks geweht wird, wird gleich den Altonaer Kopfbahnhof erreichen.



FOTOS (2): WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Prächtig war der Altonaer Bahnhof hinter dem Stuhlmannbrunnen im Juli 1957, bevor man ihn später gegen den Willen der Bevölkerung in einen Schandfleck aus Beton verwandelte.



01 154 mit Henschel-Mischvorwärmer befährt am 11. Februar 1957 die nördliche der beiden Drehscheiben. Walter Hollnagel nutzt die Szene als Kulisse für sein Porträt des Lokleiter-Büros.

Altona an der Elbe! Ein Name mit Klang. Nach Meer, nach Fischfang, nach Ozeandampfern, nach weiter Welt – für Eisenbahnfreunde aber vor allem nach 01^{10}, 03 und 01^{5}, nach Schnellzügen, TEE, Eurocity und ICE.

Als die Eisenbahn 1844 Einzug in die damals noch dänische Stadt hielt, wurde für die Versorgung der ersten, noch englischen Lokomotiven in Bahnhofsnähe ein recht üppig dimensioniertes Maschinenhaus geschaffen. Als die Stadtplaner ab 1890 den Bahnhof einen halben Kilometer nach Norden verlegen und wesentlich erweitern ließen, entstand im Zuge der Neugestaltung der Altonaer Bahnanlagen der gewaltige Rundschuppen mit seinen beiden Drehscheiben, dem das Betriebswerk seine künftige Berühmtheit verdanken sollte. Die alten Anlagen waren bis dahin noch vorhanden. Ein 16-ständiger Ringlokschuppen gegenüber dem späteren Groß-Bw wurde für Rangierlokomotiven genutzt und bestand noch bis etwa 1920. Aus der Anfangszeit existierte desweiteren ein kleiner vierständiger Schuppen westlich des neuen Betriebswerks. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts standen in Altona somit insgesamt 77 Schuppengleise zur Verfügung und um sie herum war eine Eisenbahnlandschaft entstanden, in der es auf einem halben Quadratkilometer nur Schwellen, Schienen und Bahnbauten gab.

Die beiden markanten Drehscheiben hatten einen Abstand von drei Metern zueinander. Ihr Durchmesser von nur 16 Metern war ausreichend für die vor dem Ersten Weltkrieg eingesetzten Maschinen



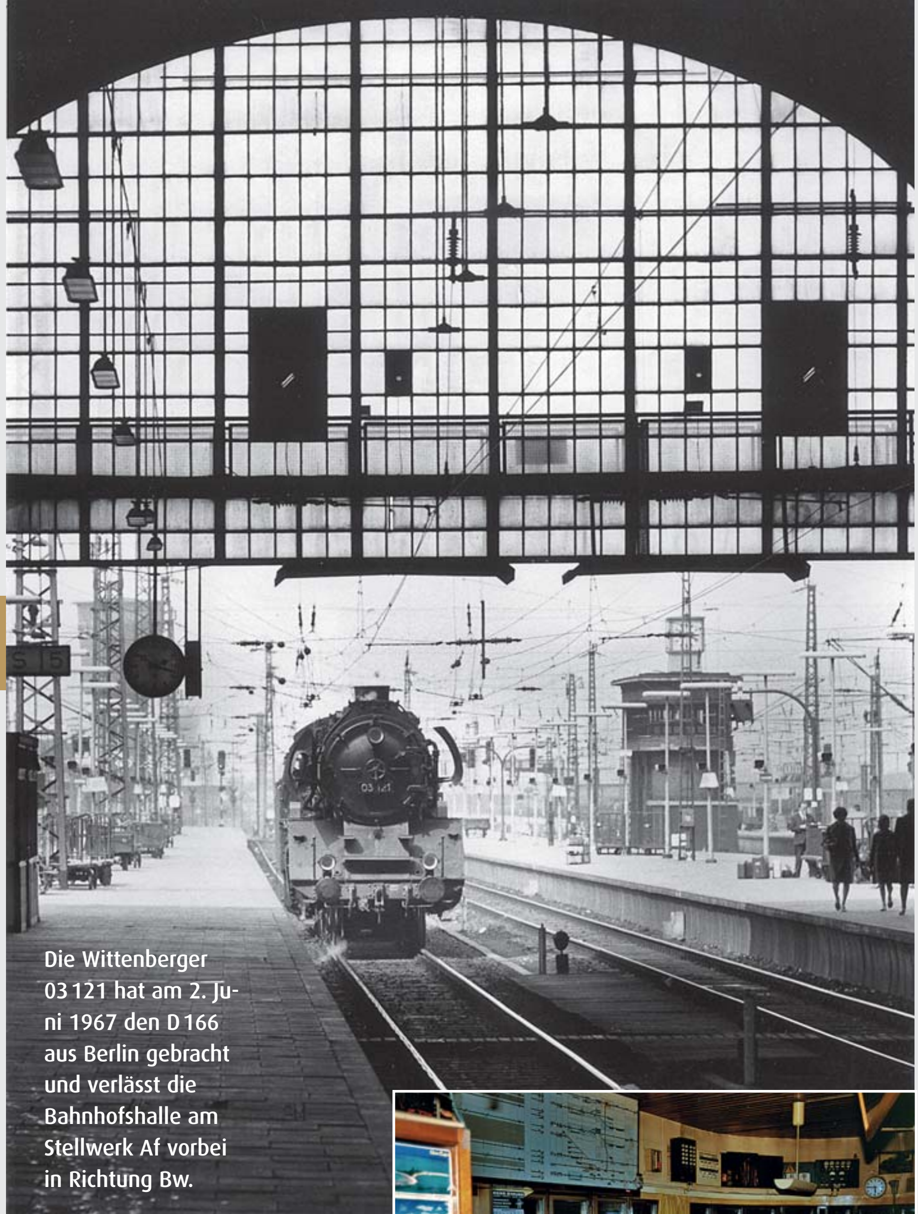
FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. NEUMANN

Gewöhnlicher Alltag Mitte der 50er-Jahre: Wendelok 01 128 erhält Kohle, im Vordergrund zwei der Altonaer T 12 und T 18. Der im Krieg errichtete Behelfswasserturm wird bald fallen.

wie S 6, P 8, G 3, G 4². Mit dem Einzug neuer Bauarten wie der S 10¹ wurde dann eine Vergrößerung auf 20 Meter notwendig, so dass sich die beiden Drehkreise fortan am Rand schnitten. Für die großen Einheitslokomotiven der BR 01 und 03 vergrößerte man die beiden Drehscheiben noch einmal auf jeweils 23 Meter. Um Kollisionen zu verhindern, wurden beide Scheiben von nur einem Wärter bedient und waren mit einer Sicherheitsschaltung versehen.

Heimat für berühmte Schnellzuglokomotiven

Das Bw war bis zum Ende der 1960er-Jahre nicht nur Einsatzort für zahlreiche Preußen, sondern auch als Heimat einiger Einzelgänger und soeben erprobter Bauarten bekannt. Unter ihnen nehmen die beiden Schnellfahrloks 05 001 und 002 die prominenteste Stellung ein, welche zusammen mit der teilverkleideten Reservelok 03 193 vier badische IV h ablösten. Die beiden unglücklichen Mitteldruckloks 04 001 und 002 versuchte man vergeblich, in einen 03-Plan nach Berlin zu integrieren. Auch die legendäre Dampfmotorlok 19 1001 war hier stationiert und eingesetzt. Die ersten beiden 03¹⁰ kamen fabrikneu nach Altona und 1940 war auch die



Die Wittenberger 03 121 hat am 2. Juni 1967 den D 166 aus Berlin gebracht und verlässt die Bahnhofshalle am Stellwerk Af vorbei in Richtung Bw.

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE


Das letzte Weihnachtsfest im Fahrdienstleiterstellwerk Af war am 24. Dezember 1994. Es war bis zum Frühjahr 1995 in Betrieb.

FOTO: VOLKER SIEWKE



Eine kleine Sensation war das Erscheinen der Hagenower 50 4031 mit einem Schnellzug in Altona, so geschehen am 7. Juni 1970 als Ersatz für eine defekte 01⁵.

FOTO: HELMUT PHILIPP



FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Sonntagsparade am 1. Mai 1955: Fünf der damals noch gut vertretenen P8 pausieren vor dem Altonaer Rundschuppen.

Baureihe 01^{10}, mit der das Bw eine letzte Blütezeit des Dampfbetriebs erleben sollte, schon einmal kurz dort vertreten. Für bayerische S 3/6 wurde Altona zum nördlichsten Wendepunkt, ab 1939 zur Heimat der SVT Bauart Hamburg und Jahre später auch des VT 10 551, der als „Komet" nach Basel fuhr.

Das ab 1937 als Hamburg-Altona bezeichnete Bw beheimatete zwar viele Fahrzeuge, doch mehr als das: Es war als Wendestelle für die Lokomotiven der Fernzüge, die im Kopfbahnhof endeten und begannen, seit jeher auch eine Stätte der Begegnung zwischen Menschen verschiedener Herkunft. Eine besondere Rolle spielten bis 1973 die Eisenbahner der DR, die tägliche Gäste waren. Sie fuhren mit ihren 01, 03 und 01^5 das Bw wie selbstverständlich zum Wassernehmen und Drehen an. Brennstoff wurde nicht gebunkert, lediglich die verbleibende Kohle im Tender nach vorn gebaggert. Doch es gab Ausnahmen, an die sich der frühere Lokführer Jochen Lawrenz, der über viele Jahre das Bw Hamburg-Altona von Husum und Lübeck aus anfuhr, erinnert: „Unter der



Begegnungsstätte Hamburg-Altona: West- und Ost-03 am 26. April 1968 nebeneinander auf dem Kanal, als gäbe es keine deutsche Teilung, ...



... und die beiden künftigen Museumsloks 01 1066 (Bw Osnabrück) und 1100 (Bw Hamburg-Altona), aufgenommen drei Tage zuvor.

FOTOS (3): ULRICH BUDDE

AUSSTELLUNG ZUR GESCHICHTE DES BAHNKNOTENS ALTONA: „ACHTUNG! ZUG FÄHRT AB."

Noch bis zum 30. April 2014 zeigt das Hamburger Stadtteilarchiv Ottensen, nur wenige Minuten Fußweg vom Bahnhof Hamburg-Altona entfernt, eine kleine Ausstellung über die Geschichte des Bahnknotens Altona. Sie gibt Einblicke in den Arbeitsalltag des Betriebswerks, das von der Eisenbahngeschichte geprägte Wohn- und Gewerbequartier in unmittelbarer Nachbarschaft sowie das Thema des Denkmalschutzes. Am 6. November 2013 um 19 Uhr gibt es einen kostenfreien Lichtbild-Vortrag von Lokführer Volker Siewke: „Strukturwandel und Kulturverfall – wie die Eisenbahn in Altona ihr Gesicht verlor". Weitere Informationen: www.stadtteilarchiv-ottensen.de.



FOTO: STADTTEILARCHIV OTTENSEN

Hand bekamen sie doch manchmal etwas hochwertige Kohle. Auch wurden schon mal heiß gelaufene Treibstangenlager in Altona nachgearbeitet oder ganze Lager mit WM80 ausgegossen." Da die Maschinen einige Stunden Wendezeit hatten oder gar über Nacht blieben, reichte die Zeit für solche kleinen Hilfestellungen. Große Ausnahme war das Einspringen einer DB-Lok, sagt Lawrenz: „Wenn ein größerer Schaden auftrat und Ersatz notwendig wurde, dann zog auch mal eine Hamburger Lok bis Büchen, und wenn das eine 50 war. Dort übernahm dann wieder eine DR-Maschine den Zug." Es gab auch den seltenen Fall, dass eine 50^{40} nach Hamburg kam, wenn die planmäßige Wittenberger Maschine ausfiel und nichts anderes greifbar war. Einmalig jedoch blieb die Flucht eines DR-Lokführers, sagt Lawrenz: „Er stieg in Hamburg-Dammtor ab und blieb im Westen. Später war er bei der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster-Eisenbahn beschäftigt. Nachdem der Mann seine Tasche nahm und ging, hat ein Altonaer Kollege den Reichsbahnzug bis nach Büchen gefahren, wo ein dorthin bestellter DR-Lokführer übernahm. Auch das hat es mal gegeben!"

Der Umgang mit den DR-Kollegen im Bw war meist problemlos: „Wir sind ganz prima mit ihnen zurechtgekommen. Die haben ja nicht jeden Dussel hier rüber geschickt – alle immer tiptop gekleidet in Uniform und Kittel. Auch die Loks waren immer gepflegt. Das war schon Vorzeigepersonal", meint der heute 75-Jährige. Oft habe man auch die Pausen miteinander verbracht: „Sie kriegten etwa 5 DM pro Tag und speisten mit uns in der Kantine. Wir saßen zusammen am Tisch und haben auch miteinander geschachert. Zum Beispiel mit Piko-Modellen! Aber beobachtet wurde das doch. Ich hatte eine Stasiakte von 199 Seiten!" Wie Jochen Lawrenz nach 1990 erfuhr, gab es acht IM des Ministeriums für Staatssicherheit, die über ihn berichteten, davon vermutlich sogar zwei aus der eigenen Dienststelle...

Am 30. September 1972 ging mit einer Leistung der 01 102-0 die Dampfzeit Altonaer Maschinen zu Ende und fortan be-



FOTO: VOLKER SIEWKE

Zwar war am 8. April 1982 der Zenit der Triebwagen längst überschritten, doch weckt eine zufällige Parade vor der ehemaligen Verwaltung noch einmal das Gefühl für ihre große Zeit.

Bis 1973 waren DR-Dampfloks und ihr Personal alltägliche Gäste in Altona



Vier Loks der nur in 15 Stück gebauten BR 265 warten im November 1975 auf neue Aufgaben. Sie stehen kurz vor der Ausmusterung.



Fahrt frei für TEE 78 „Helvetia" nach Zürich, soeben aus Altona ausfahrend. Unter der Dammtorkurve rangieren an jenem 8. Juni 1958 drei neue V 60 und eine 74. Weit entfernt sind einige abgestellte Trieb- und Beiwagen auszumachen.

FOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Bald nach dieser Aufnahme vom 10. April 1981 begann der Abriss des Ringlokschuppens. Lokleitung und Verwaltung des Bw waren bereits nach Langenfelde und Eidelstedt verlegt, als der D 490 aus Wien mit zwei Münchner 111 sein Ziel erreicht.



Am 11. Februar 1982 war bereits ein Drittel des Rundschuppens abgebrochen. 212 144-0 verdiente ihr Brot vorwiegend mit Überführungsfahrten von und nach Langenfelde.

Nicht lange nach der Dampfepoche beginnt der schleichende Abbruch des berühmten Bw



FOTOS (3): VOLKER SIEWKE

Im vereinigten Deutschland waren DR-Loks erneut Alltag im Bw. Im März 1995 ist der Schuppen längst verschwunden, als sich 232 534 mit dem IR 2637 nach Rostock und 103 217 mit der Bereitstellung des Göttinger IR 2177 begegnen.

herrschten Dieselloks die Szene. Doch nicht ganz, denn auch die bereits in den 1930er-Jahren mit den „Fliegenden Zügen" angebrochene (Schnell-) Triebwagenära sollte noch mehr als eine Dekade andauern. Für die SVT 137 war in den 1930er-Jahren eine eigene Halle errichtet worden, die 1953 durch einen großen Neubau mit Drehgestellsenke, Hebeböcken und Kränen ersetzt wurde. 1955 war auch der neue Wasserturm fertig – inzwischen das einzige vom Bw Hamburg-Altona gebliebene Relikt. Neben den VT 08 waren VT 11 und VT 12 nennenswerte Vertreter der neuen Bundesbahn-Bauarten in Altona.

Ab 1956 waren auch moderne Diesellokomotiven in Hamburg-Altona beheimatet, zuerst kamen die V 200 und V 60, wenig später folgten auch V 160 und V 100. Eine Sonderrolle nahm die Baureihe V 65 ein, welche ab 1961 in Hamburg-Altona zusammengezogen wurde und die Überführungen von Leerreisezügen von und nach Langenfelde übernahm. Die Diesellokomotiven machten zunächst den Reihen 38 und 74 den Garaus. 1969 wurden die letzten 03 und 78 abgegeben. Unter den zahlreicher werdenden Dampflokfreunden wurde das Bw mit dem letzten Leuchten der 01^{10} zur Legende, bevor die Konzentration neuer 218 ab 1971 die Feuer endgültig erlöschen ließ. Das Röhren der Drillinge auf der Marschbahn klingt bis heute in den Ohren derer, die es erlebten.

Obwohl das Gelände noch bis nach 2000 genutzt wurde, hörte Hamburg-Altona durch eine Zusammenlegung mit dem Bw Hamburg-Eidelstedt zum neuen Bw Hamburg 1 am 1. Januar 1983 als eigenständige Dienststelle auf zu existieren.

Der Frage, was Jochen Lawrenz heute beim Anblick des plattgemachten Bw-Geländes denkt, entgegnet er: „Ja, nichts. Ist so. Manche meinen ja, Mensch, das hätte man doch erhalten können. Aber so eine riesige Anlage kannst du nicht erhalten." Für ihn war das Bw Hamburg-Altona ein Ort der Arbeit und kein Anlass zu romantischer Verklärung: „So stellen die sich das heute aber alles gar nicht vor und meinen, das war ganz was Tolles. Das ist alles Quatsch." □

Olaf Haensch

PLANSPIELE – WOHNGEBIET „MITTE ALTONA" UND NEUER FERNBAHNHOF DIEBSTEICH?

Die Hamburger Stadtplaner haben Großes vor: Dort, wo einst Lokomotiven zu Hause waren, sollen mehrere tausend Wohnungen und Grünanlagen entstehen. Eine Voraussetzung dafür ist die Verlagerung des Fernbahnhofs nach Norden, in etwa dorthin, wo sich heute der Bahnhof Diebsteich befindet. Noch sind allerdings wesentliche Fragen, vor allem zur Finanzierung, unbeantwortet und die Deutsche Bahn hat sich bis dato noch nicht abschließend zu dem Vorhaben geäußert. Angekündigt hatte sie eine Entscheidung bereits für Sommer 2010. Ein Architektenentwurf sieht die blockweise Bebauung mit fünf- bis siebengeschossigen Wohnhäusern vor, berücksichtigt aber auch die Erhaltung und Integration beispielsweise eines denkmalgeschützten Hallenkomplexes des früheren Güterbahnhofs. Der Wasserturm des verschwundenen Bw von 1955 soll ebenfalls erhalten und zum Wahrzeichen des neuen Stadtteils werden. Ein Verlust wäre der Abriss des unschönen Bahnhofs Hamburg-Altona zwar kaum, der mögliche neue Standort Diebsteich liegt jedoch inmitten von Friedhöfen und Industriegebieten...

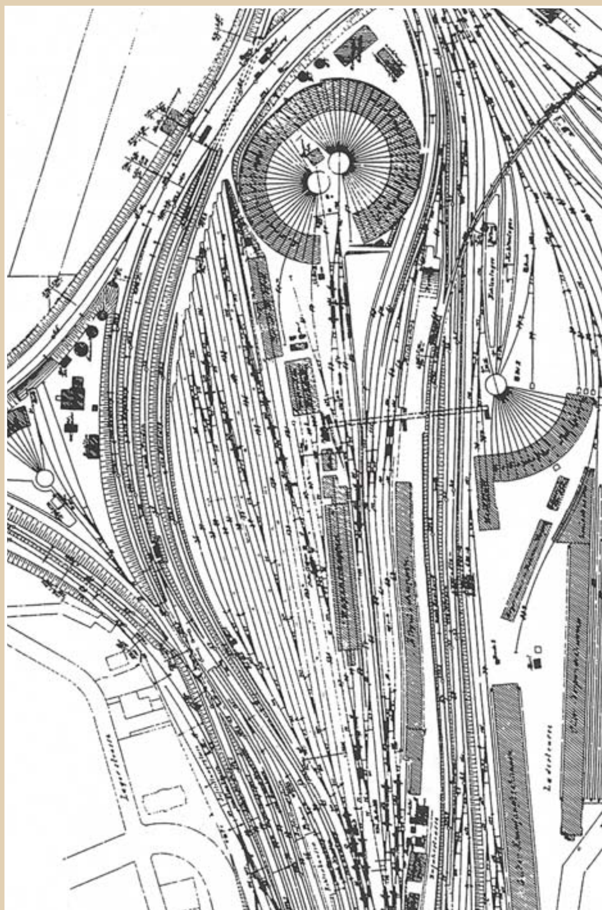


BILD: SLG. LÜDEMANN

Ein Gleisplan von 1910 zeugt von der gewaltigen Ausdehnung des Bw Altona im Zenit seines Bestehens.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

18. September 2009: Das Bw Hamburg-Altona ist Geschichte. Die Natur erobert allmählich das Gelände zurück. Noch stehen die Triebwagenschuppen.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

Anfang 2013 wurden die verbliebenen Gebäude abgerissen. Lediglich der denkmalgeschützte Wasserturm ist übrig.



BILD: FHH, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT

Ein Masterplan mit Stand 2012 zeigt, wie das neue Wohngebiet rund um den Wasserturm einmal aussehen könnte.

Weitstreckenwagen aus Ammendorf

Sie waren groß, sie waren schwer, und sie sind langlebig. Die knapp 30000 in Ammendorf bei Halle (Saale) produzierten Weitstreckenwagen gingen alle in Richtung Osten, kamen aber auch auf deutsche Gleise zurück.

Beruhigendes Wummern der 2TE116. Die kräftige Doppellok zieht den Fernreisezug am 8. August 2008 langsam aus einer kleinen ukrainischen Landstation nördlich des Schwarzen Meers. Die Reise in den Weitstreckenwagen ging durch die Nacht von Simferopol auf der Krim in Richtung Rostov am Don.

FOTO: VADIM ANOKHIN

Nach Osten und dann geradeaus

Nach Osten und dann geradeaus

„Vom Prinzip her ist der Wagen 50 Jahre unverändert gebaut worden", erklärt mir Holger Bläß, ausgewiesener Kenner der Geschichte des Waggonbaus in Ammendorf, zu den Weitstreckenwagen aus dortiger Produktion.

In dem kleinen Dorf südlich von Halle an der Saale errichtete Gottfried Lindner ab 1899 eine neue Fabrik, nachdem der Standort im Stadtzentrum von Halle zu eng geworden war. Begonnen hatte der kleine Betrieb am 23. August 1823, also vor 190 Jahren, mit der Reparatur von Kutschen, bald kam die Fertigung eigener Fahrzeuge hinzu, Straßenbahnwagen, Güterwagen für die K.P.E.V. Die Fabrik wuchs rasch und gehörte in den 1920er-Jahren zur „EISLIEG", der Eisenbahn-Liefergesellschaft, in der sich kleinere deutsche Unternehmen zusammenschlossen, um gegenüber den großen Waggonfabriken bestehen zu können und die wichtigen Reichsbahnaufträge zu ergattern. In Ammendorf spezialisierte man sich früh auf Forschung und Entwicklung, insbesondere, was den Leichtbau von Drehgestellen oder die Erprobung neuer Güterwagenbauarten anging. Die letzten Konstruktionsarbeiten von Lindner während des Krieges betrafen den GGths „Bromberg".



FOTO: SLUB DRESDEN / DEUTSCHE FOTOTHEK / ROGER ROGER & RENATE RÖSSING



Wöchentliche Auslieferung: Die abgenommenen Wagen wurden auf ihren Breitspurdrehgestellen als Güterzug nach Osten abgefahren. Zusätzliche Bremsleistung liefert der Rekowagen.

FOTO: WERKSBILD AMMENDORF, SLG. HOLGER BLÄSS

Auf der Leipziger Herbstmesse 1954 bestaunen fachkundige Besucher die Inneneinrichtung eines Ammendorfer Wagens.

Dann änderte sich vieles. Im Juli 1945 wurde ein sowjetischer Generaldirektor eingesetzt, die „Gottfried Lindner AG" zum SAG-Betrieb Waggonfabrik Ammendorf. Zunächst wurden Reparationsgüter gefertigt, unter anderen bis 1949 zirka 6000 Schmalspurwagen für die sowjetischen 750-mm-Gleise.

Doch schon 1947 begann, auf Grundlage sowjetischer Forderungen, die Entwicklung von vierachsigen Breitprofil-Weitstreckenpersonenwagen (WPW), der Anfang unserer Geschichte.

Die Wagen trugen die interne deutsche Gattungsbezeichnung WLC4ü-47, die später mit WPW 47 abgekürzt wurde. Es handelte sich also zunächst um Wagen 3. Klasse. Auf einer Länge über Kupplung von 24,5 Metern waren neun Liegeabteile untergebracht, mit jeweils vier Schlafplätzen,

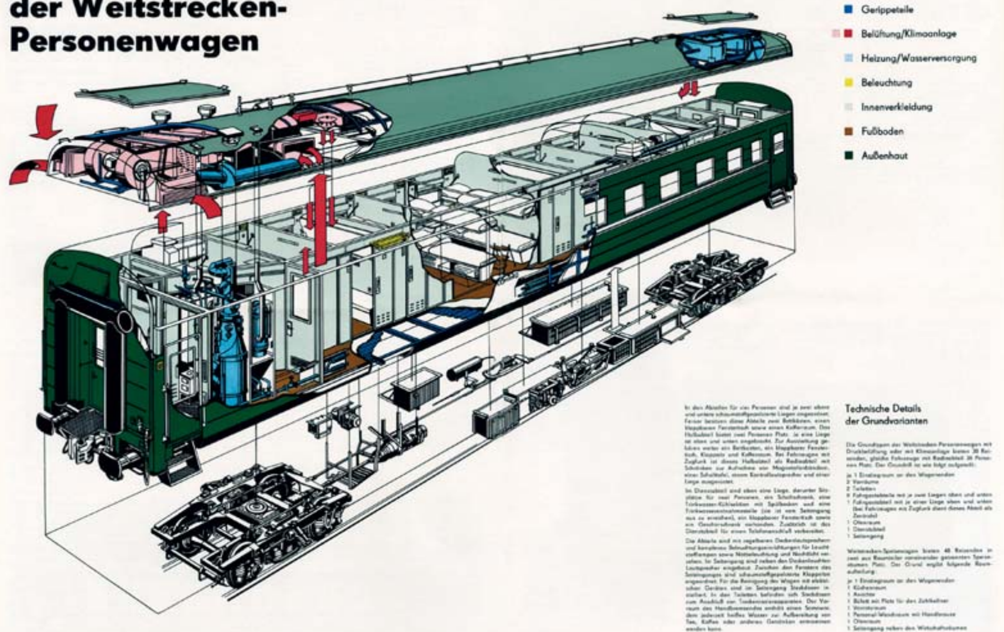


FOTO: SLUB DRESDEN / DEUTSCHE FOTOTHEK / DRESDNER DIGITALISIERUNGSZENTRUM

Nicht weniger als ein Vierteljahr Arbeitszeit steckten in dieser Explosionszeichnung : Rosa im Dach die Anlagen zur Druckbelüftung, blau am Wagenende der Wassertank. Vorne in Blau der Kohleofen und daneben der Samowar.





FOTO: WERKSBILD AMMENDORF; SLG. HOLGER BLÄSS

Am 22. September 1968 legte 01 022 des Bw Magdeburg mit dem D 409 Magdeburg – Frankfurt (Oder) – Brest einen außerplanmäßigen Halt in Belzig ein. So bequem wie auf dem kleinen Bild rechts dürfte der Militärzug allerdings nicht ausgestattet gewesen sein.

besser gesagt einfachen Pritschen. Dazu kam ein Halbabteil für das Zugpersonal. Für wohlige Wärme sorgte ein Kohleofen an einem Wagenende. Der MODELLEISENBAHNER schrieb 1972: „Die ersten Wagen hatten eine einfache, zweckbetonte Inneneinrichtung" und weiter: „Trotz Schwierigkeiten, die in der damaligen volkswirtschaftlichen Lage begründet waren, konnte bereits am 1. Mai 1948 der erste Rohbau übergeben werden." Sonderschichten also Ende April? Es ist nicht ausgeschlossen, dass nach diesem 1. Mai tatsächlich nur Holzpritschen eingebaut wurden. Holger Bläß: „Die Wagen waren sekundär auch für die Landesverteidigung gedacht, daher auch der immer gleiche Anstrich in mattem Grün." Allerdings wurden die Wagen laufend verbessert, eigentlich während des gesamten Produktionszeitraums. Im Dach wurde zunächst eine Druckbelüftung mit zwei Walzenrotoren eingebaut. 1957 erschien der erste Prototyp mit Klimaanlage. Dies erforderte auch eine bessere Energieversorgung. Die ursprünglichen Achsgeneratoren mit zwei Riemenantrieben wurden bald durch Achsmittengetriebe ersetzt. Die ursprünglichen Görlitzer Drehgestelle ersetzten bald solche sowjetischer

„Gardinenzüge": Für die sowjetische Armee verkehrten jahrzehntelang spezielle Reisezüge auf DR-Gleisen



FOTOS (2): HANS-JOACHIM LANGE

Am 7. August 1988 zog 118 757 des Bw Jüterbog den D 1193 Erfurt – Sangerhausen – Halle – Dessau – Jüterbog – Frankfurt (Oder) – Brest aus Dessau. Der Zug für sowjetische Militärangehörige lief nicht täglich.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Am 25. Juli 1988 beschleunigte 132 705 einen aus dem Osten kommenden schweren „Gardinenzug" aus mindestens zehn Weitstreckenpersonenwagen in Berlin-Friedrichshagen.



FOTOS (2): WOLFGANG CLÖSSNER



Wünsdorf südlich von Berlin war der zentrale Start- und Zielbahnhof für die sowjetischen und russischen Militärzüge, die Stationsbeschilderung entsprechend zweisprachig.

Bis 1998 liefen die Ammendorfer von und nach Deutschland, heute ist das Geschichte.



FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Zügig zum Zug: Am 24. Oktober 1990 beeilen sich russische Soldaten, mit dem D 1193 von Dessau Hbf in die Heimat zurückzukehren.

Bauarten (KWS-5, KWS-ZNII). Etwa knapp ein Zehntel der Wagen wurde mit Radioabteil ausgestattet, im Halbabteil für das Personal waren dann Radioempfänger und Beschallungs- und Durchsagemöglichkeiten vorhanden. Erkennbar sind diese Wagen an der durchgehenden Dachantenne (siehe Explosionszeichnung). Auch was die Isolierung, die Gewichtseinsparung und den Brandschutz betrifft, wurden laufend Verbesserungen eingeführt. In mehreren Prototypen versuchte man, solche Neuerungen und verbesserte Fertigungstechnologien den sowjetischen Auftragnehmern zu präsentieren und in die Serienlieferung einfließen zu lassen. Der AyL/K von 1969 oder der AxL 326 von 1972 gehören dazu. Holger Bläß erinnert sich: „Die beiden sind in der Sowjetunion rumgefahren, kamen dann zurück und wurden schließlich als Übernachtungs-



FOTO: OLAF HAENSCH

Plandampf „Metropol“ im April 1994: 01 2137 zieht den „Russenzug“ Dm 38946 aus ukrainischen Wagen bei Berkenbrück in Richtung Berlin.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Am 28. August 1992 war 201 007 mit dem aus drei WPW bestehenden Testzug zwischen Löbau und Görlitz unterwegs.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Wer die Möglichkeit hat, sollte einmal die großen Moskauer Kopfbahnhöfe besichtigen. Noch immer dominieren dort die Weitstreckenwagen in den Fernzügen jeder Richtung. Die blauen Wagen hinter der Doppellok ChS7 verkehrten 2006 in die Ukraine.



FOTO: SARAH PORTNER

Wo liegt Adler? Nach knapp 25 Stunden Fahrzeit von Moskau erreicht man den Grenzbahnhof am Schwarzen Meer.

möglichkeit am Badesee an der Dölauer Heide in Halle abgestellt. Der AxL 326 besaß bereits eine Länge von 27 m und damit ein Abteil mehr. Auch die attraktiven WPX-Prototypen von 1986 (siehe Seite 96) waren in dieser Länge ausgeführt, zudem mit moderner Elektronik. Doch bei den russischen Auftraggebern fanden die modernen langen Wagen keine Freunde, trotz des Baus eines dritten Wagens mit herkömmlicher Elektrik. Ob die „Babuschka" tatsächlich der Grund war, die angeblich Bedenken bezüglich der Reinigung der langen Wagen erhob?

Ich wollte von Holger Bläß, der 1972 als Lehrling in Ammendorf angefangen hatte und lange Jahre, bis zur Werksschließung 2005, in der Planungsgruppe des Konstruktionsbüros tätig war, mehr über die



FOTO: WERKSBILD AMMENDORF, SLG. HOLGER BLÄSS

So sahen die Vierer-Abteile aus, nachdem heimeliges Holzdekor die Abteilwände aus Sprelacart verschönert hatte.

Produktionsbedingungen in Ammendorf erfahren. Zuletzt war von der Fertigung von acht Wagen pro Tag die Rede, das bezog sich jedoch auf die Möglichkeiten des zuletzt, ab 1992, gebauten Werks 3. „Wenn wir uns auf zweieinhalb Wagen einigen, dann kommt das hin. Freitag Nachmittag haben wir meistens zehn bis zwölf Stück rausgeschoben", berichtet Bläß. Die Auslieferung lief übrigens auf den Breitspurdrehgestellen, in denen die Radsätze um zirka vier Zentimeter nach Innen verschoben waren. „Das ging natürlich auf die Bremsleistung, es mussten dann zusätzlich Bremswagen eingestellt werden." Vorher war ein Kupplungsadapter anstelle der sowje-



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Umspuranlage in Brest: Neben der Umspurhalle waren 1992 auch Umspurstände im Freien zu sehen. Ein Ammendorfer WPW erhält passende Drehgestelle.



FOTO: BAUER-PORTNER

Wagenpflege in Wilnius: Viele Weitstreckenwagen wurden inzwischen mit neuen Fenstern versehen.

tischen Mittelpufferkupplung vom Typ SA 3 eingesetzt worden. Die Züge rollten dann wohl meist nachts über Cottbus und Frankfurt (Oder) zentral nach Moskau. Die DR-Strecke war für das russische Lichtraumprofil O-T zugelassen, die Züge liefen als Lademaßüberschreitung (LÜ).

Doch auch auf anderen Strecken der DR waren die Weitstreckenwagen zu sehen und dadurch auch den deutschen Eisenbahn- und Modellbahnfreunden bekannt: Als „Gardinenzüge" (siehe Bild rechts) wurden sie bezeichnet, die Züge für die Angehörigen der Sowjet-Armee und schließlich der russischen Armee. Im Wesentlichen waren es vier Zugverbindungen,

Auf deutschen Gleisen nur als LÜ

die alle über Frankfurt (Oder) gen Osten geführt wurden: Die Züge von Wünsdorf (Sitz des Oberkommandos der Sowjetarmee) und den Garnisonsstädten Erfurt, Magdeburg und Schwerin hatten zunächst die Nummern D 404 bis 410, später dann vierstellige Nummern (ab 1976 D 1190 bis 1199), nach der Wende liefen sie dann als Dm 38940 bis 38949. Zusätzlich gab es ein Eilzugpaar von und nach Dresden-Neustadt. Die letzten dieser Züge fuhren im September 1994, am 1. des Monats noch mit großem Medienaufgebot und zwei „Ludmillas", am 8. dann das allerletzte Mal mit 112 035.


Eine frühe Entwicklungsstufe der Innenausstattung: Helles Plasticart, aber schon Rü--ckenlehne für die unteren Sitze, Holzfenster.


Der Samowar gehört zur Pflichtausstattung aller russischen Fernreisewagen. Er wurde, fein emailliert, aus Leipzig zugeliefert.

FOTOS (2): WERKSBILD AMMENDORF; SLG. HOLGER BLÄSS

Doch auch Touristenzüge mit Weitstreckenwagen liefen unregelmäßig auf deutschen Gleisen, allerdings beschränkt auf die Korridore, auf denen das Lichtraumprofil freigehalten wurde. An besondere Züge erinnert sich auch Holger Bläß: „Zweimal jährlich fuhr ein Zug für verdiente Mitarbeiter ab Halle. Die da mitgefahren sind, die haben natürlich geschwärmt. Ich selbst bin schon als Lehrling mitgefahren, später dann mit den Freundschaftszügen der FdJ, nach Moskau, oder auf einer Rundreise nach Minsk, Leningrad und Riga. War schön!"

In Erinnerung blieben auch die Feierlichkeiten: Jeder tausendste Wagen wurde mit einem Festakt begangen (und schon 1949 der Hundertste). „Da war ich im Prinzip dann jedes Mal dabei, mit der ganzen Belegschaft, einigen Honoratioren aus Halle und der russischen Garnison." Waren denn die Russen ständig im Werk? „Ja, es waren drei Abnehmer, da gab es ein Zimmer, in dem die gesessen haben, die konnten durch alle Werkhallen durch." Und waren sie gefürchtet?



Bahnhof Tjumen, Kilometer 2144 der Transsib, September 2008: Ein Zug in die Kälte mit einer halben Doppellok 2TE16 steht bereit. Es geht nach Novy Urengoy, weit im Norden Sibiriens. Die Reisenden sind überwiegend missmutig.

FOTO: BAUER-PORTNER


FOTO: WERKSBILD AMMENDORF, SLG. HOLGER BLÄSS

Werbebild mit Banane: Die Ammendorfer Belegschaft demonstriert die gastronomischen Annehmlichkeiten in einem Weitstrecken-Speisewagen.


FOTO: WERKSBILD GÖRLITZ, SLG. WOLFGANG THEURICH

Aus Görlitzer Produktion: Ein Buffetwagen, Baujahr 1986, erkennbar an den niedrigen Fenstern im Versorgungsbereich.

„Hmmm“. Keine Antwort ist auch eine Antwort. „Nach den Feierlichkeiten wurde der ganze Schmuck wieder von den Wagen genommen, das ist in Russland nie angekommen, dass das zum Beispiel der 20000. Wagen war.“ Im Land des Auftraggebers galten eben andere Gesetze, auch was die Wagenverteilung betraf: „Wir haben alte, verschlissene Wagen gesehen mit Nummern, die laut Lieferliste erst vor zwei Jahren an die Baltische Eisenbahnverwaltung gegangen sein sollten.“ Man hat wohl neu gebaute Wagen umgenummert und für die zentraleren Strecken und Direktionen verwendet. Die mittige Beschriftung der Weitstreckenwagen besteht auch heute noch aus der Bezeichnung der jeweiligen russischen Eisenbahndirektion (früher Buchstaben, heute Zahlen) und darunter der laufenden Wagennummer. Auffällig waren die Wagen mit der Beschriftung „PECTOPAH“, also die Speisewagen. Sie kamen zunächst aus Görlitz, mit der als „Görlitzer Ei“ bezeichneten, charakteristischen ovalen Öffnung in der Mittelabtrennung der beiden Speiseräume. Auch hier wurden von 1948 bis 1995 Weitstreckenwa-


FOTO: WERKSBILD GÖRLITZ, SLG. WOLFGANG THEURICH

Ohne Eigentumszeichen: Ein in Görlitz 1955 hergestellter Wagen für Korea. Die Inneneinrichtung zeigt, dass es sich um einen Großraumsitzwagen handelt.


FOTO: PETER ILLERT

23. August 1987 am Rande der mongolischen Steppe nördlich von Datong, wo damals noch Dampfloks gebaut wurden. Den Fernschnellzug 295 von Beijing (ab 21.18) über Hohhot nach Baotou (Ankunft 14.01) führt eine Dampflok der Baureihe QJ. Das Reisetempo war mit etwa 80 km/h eher gemütlich, aber dafür zog die Lok die langen Schnellzüge mit bis zu 20 Wagen auch in Steigungen sehr zuverlässig.



Die Ausdehnung der Werksanlagen in Ammendorf (rot umrandet) 1994: Links der Gleise das heute weitgehend verschwundene Werk 1, rechts die Werke 2 und 3 (hinten, noch im Bau).

Im Werk 3 sollte eine neue Generation Weitstreckenwagen mit größerer Länge produziert werden. Es blieb jedoch bei den bekannten Wagen.



FOTOS (2): WERKSBILD AMMENDORF, SLG. HOLGER BLÄSS

Ammendorf: Moderne und leistungsfähige Waggonschmiede mit mehr als unsicherer Zukunft

gen gebaut, wenn auch in deutlich geringerem Umfang. Neben den Speisewagen wurden dort ab 1986 auch Buffetwagen ausgeliefert, die in einer Hälfte mit vier Reisendenabteilen versehen waren. Außerdem baute man in Görlitz Sitzwagen für Korea und China. Auch Bautzen lieferte in den 1980er-Jahren 50 Wagen an China. Insgesamt kamen aus Görlitz wohl über 5000 Weitstreckenwagen unterschiedlicher Bauarten.

Welche Bauarten gab es denn nun, und kommen wirklich alle Weitstreckenwagen aus dem Osten Deutschlands?

Letztere Frage muss eindeutig mit Nein beantwortet werden. Gemäß der innerhalb der RGW vorgegebenen Spezialisierung der Schienenfahrzeughersteller kamen im Wesentlichen die Weitstreckenpersonenwagen mit Zwei- und Vierbettabteilen und eben die Speise- und Buffetwagen aus Ammendorf und Görlitz. Die bei Fernreisenden durch Russland berüchtigten „Platzkartny"-Wagen, die Großraumliegewagen mit offenen 54 Schlafplätzen, stammen aus der Waggonfabrik im heutigen Tver (früher Kalinin). Erkennbar sind diese Liegewagen äußerlich an den fünf Sicken unterhalb der Fenster, während die Ammendorfer Wagen nur drei Sicken aufweisen. (Richtig, unser großes Aufmacher- und Sonnenuntergangsbild zeigt also den Zugteil mit den „Platzkartny"-Wagen.) Auch die Post- und Gepäckwagen, welche den Wagenkastentyp der WPW aufweisen, stammen größtenteils aus russischer Produktion, zumindest einige allerdings auch aus Bautzener Werkhallen.



FOTO: VADIM ANOKHIN

Bahnhof „Glavnyy" in Rostov na Donu: Im Hauptbahnhof der südrussischen Stadt am Don sind am 11. September 2009 überwiegend Ammendorfer zu sehen, unverändert.



FOTO: TEMUULEN BATKHUREL

Die gute alte Taigatrommel: Eine 2M62MM-Doppellok der Mongolischen Eisenbahn zieht einen aus 18 Wagen bestehenden Fernreisezug in den S-Kurven bei Khonkhor etwas südöstlich der Hauptstadt Ulan-Bator. Der Zug läuft am 30. September 2012 vermutlich in Richtung Peking.

Und wie endet die Geschichte der Ammendorfer? Während zu sozialistischen Zeiten im wahrsten Sinne des Wortes planmäßig einer 1000er-Feierlichkeit schon bald die nächste folgte, kam die Produktion, für deren Erweiterung ja gerade erst das Werk 3 erbaut wurde, nach der Wende ins Stocken. Der „VEB Waggonbau Ammendorf" ging mit der Wende in der „DWA" auf, und schon bald änderten sich auch die Verhältnisse in Moskau dramatisch. Der Hauptabsatzmarkt der DDR-Waggonindustrie brach zusammen, Verträge konnten nicht mehr eingehalten und neue nur unter höchsten Schwierigkeiten und mit politischer Hilfe abgeschlossen werden. Mit Hilfe von Hermes-Bürgschaften gelang es, weitere Lieferungen von Weitstreckenwagen an Russland und einige Nachfolgestaaten der UdSSR zu sichern. Holger Bläß kann sich erinnern: „Eine Lieferung nach Kasachstan wurde mit einer Baumwoll-Lieferung nach Österreich abgegolten, von dort floss dann Geld an den Waggonbauer." Doch 1998 war mit der Lieferung von 15 Liegewagen an Usbekistan Schluss. Diese grün-weißen Fahrzeuge waren schon mit Glattblech an den Seitenwänden versehen. Die großen Pressen für die Sicken waren an China weitergegeben worden.

Wer heute noch Weitstreckenwagen und die mit den immer noch eingebauten Kohleöfen verbundene spezielle Bahnhofsatmosphäre erleben will, muss etwas weiter reisen. In den Baltischen Staaten verkehren (noch) die Fernreisezüge nach Moskau, und von dort aus geht es durch ganz Russland und darüber hinaus. Doch viele Wagen wurden inzwischen mehr oder weniger modernisiert, auf jeden Fall mit neuer Farbe versehen. Eine Reise mit alten Ammendorfern kann ich jedenfalls empfehlen, es muss ja nicht gleich auf der Transsib sein. □

Andreas Bauer-Portner

Literaturempfehlungen: MEB-Ausgaben 3/1972, 10/1972, 11/1977 und 8/1979.



FOTO: KONSTANTIN DAVIDOV

Irgendwann werden auch Original-Ammendorfer Weitstreckenwagen selten sein. Noch sind jedoch Sonderzugeinsätze etwas Besonderes: Die gut besetzte lettische TEP 70 0204 zieht am 6. Mai 2012 einen Extrazug für englische Touristen nach Gulbene, südöstlich von Riga.

Keimzelle

Betrifft: „Rund um den Schlossberg", Heft 8/2013

Auf einer Ausstellung in Leipzig wurde unter anderen eine Miniaturanlage im Geigenkasten gezeigt, leider nur in Form eines alten Zeitungsartikels. Das Exponat selbst existiert nicht mehr. Ich bin Lkw-Fahrer und bei einer gemeinsamen Fahrt nach Köln zusammen mit meinem Kollegen wurde die Schnapsidee geboren, eine Miniaturanlage auf dem Armaturenbrett zu bauen. Nach fünfjähriger Bauzeit ist meine Anlage jetzt fertig und kann sich sehen lassen. Am Jahresende 2013 gehe ich in Rente. Dann verliert die kleine Eisenbahn ihren angestammten maßgeschneiderten Platz und wird als Keimzelle für eine größere Spur-Z-Anlage im Hobbykeller dienen. *Christian Lieberwirth, 81737 München*



FOTO: LIEBERWIRTH

Ist schon viel herumgekommen: Die kleine Spur-Z-Anlage wird in absehbarer Zukunft am Standort Hobbykeller vergrößert.

Viele Kurven

Betrifft: „Südwärts nach Hessen", Heft 9/2013

Der Bericht von Dr. Brüning hat mir gut gefallen. Als Kenner der Ruhr-Sieg-Strecke war es gut, auch mal etwas über diesen hochinteressanten Streckenabschnitt zu erfahren. Ich habe noch anzumerken, dass die südwärts fahrenden Ganzzüge zur Dampflokzeit oft schon auf dem Abschnitt Hagen-Vorhalle – Altenhundem mit zwei 44 bespannt waren. Vor allem der Abschnitt Altena – Plettenberg – Finnentrop mit durchgängigen Steigungen und vielen Kurven war kein Zuckerschlecken! *Dietmar Kunen, 58840 Plettenberg*

Frontschürze

Betr.: „Ein bisschen Sound muss sein", Heft 8/2013

Die Piko-V200 ist ohne Zweifel ein gelungenes Modell. Aber auch bei einem moderaten Kaufpreis ist eine ausschwenkende Frontschürze nicht hinnehmbar. Es sieht einfach erbärmlich aus und ist mit den heutigen Herstellungspraktiken nicht vertretbar.

Frank Rommerskirchen, 46045 Oberhausen

L45H-Pionier

Betrifft: „Spätaussiedler", Heft 9/2013

Bemo kann von sich behaupten, die erste Firma zu sein, die dieses Modell mit LED und Schnittstelle herausbringt, aber ist nicht die Firma, die dieses Modell zuerst herausbringt. Das hat schon vor einigen Jahren der ungarische Kleinserienhersteller „CSEH Modell" aus Budapest gemacht. Nicht so ganz perfektioniert, mit einigen kleinen Schwächen: Griffstangen am Umlauf sind abbruchgefährdet und der Motor läuft etwas laut (macht er aber im Original auch). CSEH hat aber im März 2013 die Produktion der deutschen Ausführung der L45H eingestellt, wahrscheinlich wegen drohender Absatzverluste. Die Firma stellt aber noch die ungarische Variante für die Budapester Kindereisenbahn her. Weiteres kann über die Website www.csehmodell.hu erfahren werden. Übrigens: Man spricht Deutsch.

Peter Reichler, 01169 Dresden

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Erinnerungen

Betr.: „Auf Spurensuche in Krummhübel", Heft 8/2013

Der Ort heißt nicht Bad Kudowa Säkkisch, sondern Sakisch. Er wurde so schon 1477 erwähnt. Ich bin 1937 gegenüber dem Bahnhof, neben dem Hotel geboren. Bis zur Vertreibung 1945 wohnten wir auch dort. Mein Vater war in Bad Kudowa Droschken- und Kammerwagen-Kutscher. Er ist oft mit Kurgästen nach Krummhübel gefahren. Ich durfte mit, wenn Platz war. Auch der Bahnhof war dort mein Ziel. Den Bericht von Hans-Joachim Kirsche habe ich mit Freude und ob der Erinnerung zweimal gelesen. Bin übrigens MEB-Leser von 1963 an.

Günther Prasse, 58730 Fröndenberg

Anmerkung der Redaktion: Das Doppel-K beruht auf einer Texttrennung. Die historische Schreibweise des Ortsnamens ist uneinheitlich. Neben „Sakisch" findet sich beispielsweise auch „Sackisch" in den Quellen.

Babelsbergerinnen

Betrifft: „Die Große mit dem V", Heft 7/2013

Mit Vergnügen habe ich den Artikel gelesen. Ich bin in meiner „Fahrenszeit" im Bw Wismar auf fast allen Spielarten der B′B′ und C′C′ gefahren. Es war doch ziemlich laut, so dass man, insbesondere im Güterzugdienst, mit Gehörschutz fahren musste. Weiterhin habe ich auch Güterzüge auf der Nebenbahn befördert, wo eine weitere Eigenschaft der B′rigitte B′ardot zutage trat: Im Bereich von zirka 30 bis zirka 65 km/h hoppste die Maschine. Auf manchen Loks ohne Heizkessel wurden einige Kollegen regelrecht seekrank. Wir hatten in Wismar auch die 118 126 und 118 181. Diese waren mit den Motoren 12 KVD AL4 ausgerüstet und hatten 2400 PS. Ich habe die beiden Maschinen mal bei einer Personenzugleistung nach Rostock im Verbund (Doppeltraktion) fahren dürfen. Man hat die fünf Schachteln beim Anfahren nicht wirklich gemerkt… Auf der Hauptbahn war das Fahren mit der B′B′ jedenfalls für mich ein Vergnügen. Ab 65 km/h lag die Lok wie ein Brett. Der „Antritt" war schneller und das Rollgeräusch war geringer als bei den C′C′-Maschinen, bei gleicher installierter Leistung. Fazit: Für den Rz-Dienst war die B′B′angenehmer, für den Gz-Dienst habe ich die C′C′ bevorzugt, wenn man sie denn zugeteilt bekam. Aber das ist wie immer eine andere Geschichte. *Jörg Buchheim, E-Mail*

www.solardraisine-ueberwaldbahn.de

Bitte einsteigen!

Die weltweit ersten Solardraisinen fahren bei Mörlenbach durch den Odenwald.

Auf der seit 1994 stillgelegten Trasse der Überwaldbahn kann man rund elf Kilometer von Mörlenbach nach Wald-Michelbach fahren. Die Fahrt mit insgesamt sechs Haltepunkten führt über drei große Viadukte, durch zwei Tunnel und vorbei am imposanten Mackenheimer Steinbruch bei Abtsteinach. Die Landschaft mit atemberaubenden Ausblicken ist garantiert. Die Solardraisinen sind muskelelektrische Hybrid-Schienenfahrzeuge und bieten sechs Personen Platz. Alle Steigungen sind spielend zu meistern, unabhängig von der körperlichen Fitness der Nutzer. Die Draisinen werden mit Tretkurbeln bewegt, die an vier Sitzplätzen montiert sind. Mit der gespeicherten Solarenergie wird der Antrieb unterstützt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 Stundenkilometer. Für die einfache Strecke benötigt man rund eine Stunde.

www.3-loewen-takt.de

Schneller voran mit Bus und Bahn

Eine Fülle von Informationen ist auf den Seiten vom 3-Löwen-Takt zu finden.

Selbst im Ländle (gemeint ist das Bundesland Baden-Württemberg) ist die Marke 3-Löwen-Takt vielen unbekannt, obwohl sie auf allen Bussen und Bahnen zu lesen ist. Dahinter steckt die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die für das Land den Zugverkehr steuert. Seit der Bahnreform sind für den Schienenpersonennahverkehr die Bundesländer zuständig. Neben der Organisation des Zugverkehrs wird der öffentliche Nahverkehr auch durch die Landesgesellschaften beworben. Die Website vom 3-Löwen-Takt erhielt vor kurzem eine komplette Überarbeitung und serviert zahlreiche Angebote zu Bahn- und Radtouren sowie Tourismusangeboten in Baden-Württemberg.



www.gleisplaene.de

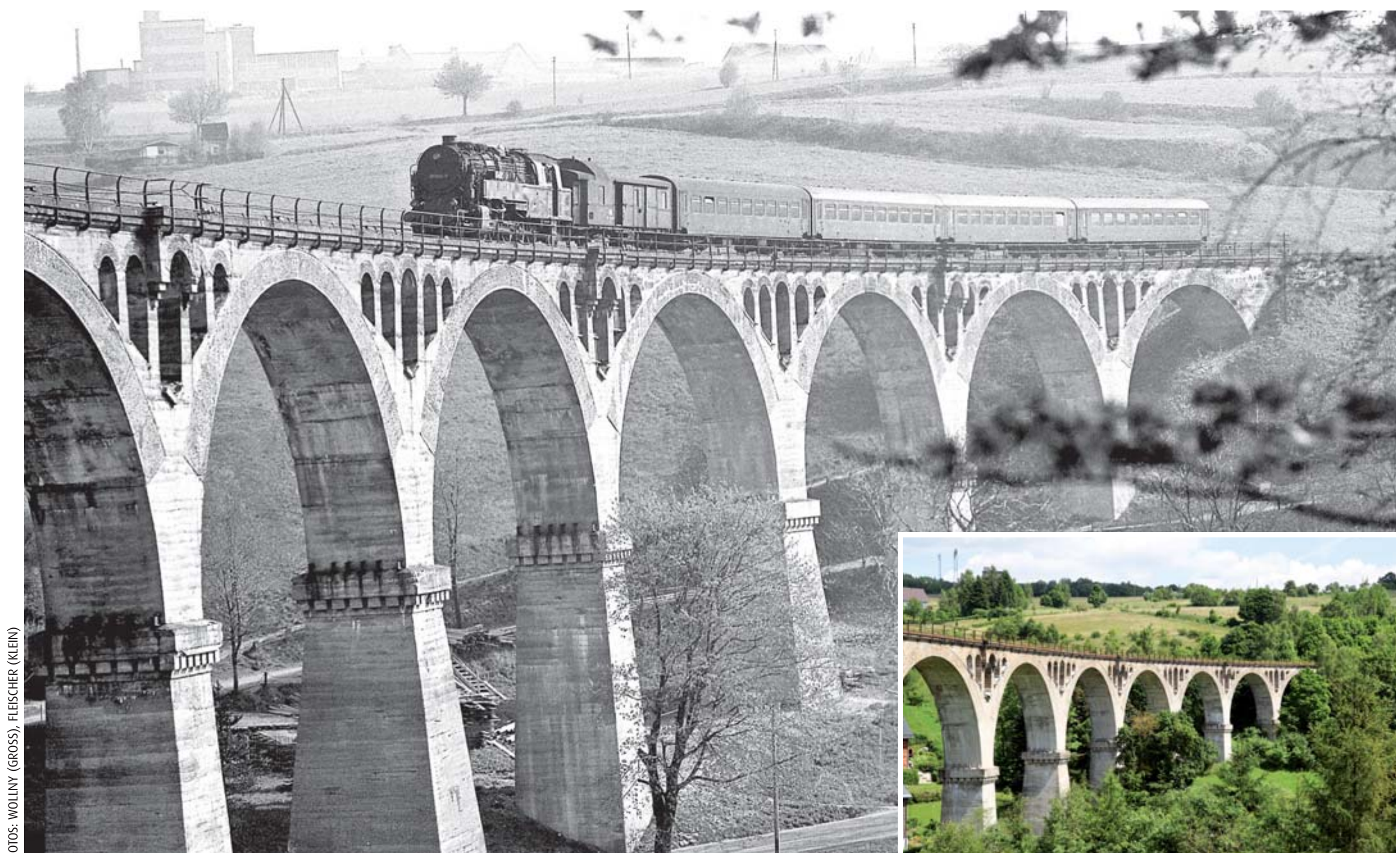
Schwarze Linien, weiße Blätter

Die kurzweilig gestaltete Webseite ist nicht nur für Modellbahner eine wahre Fundgrube.

Gernot Lüdemann ist Gleisplanexperte und -archivar. Auf seiner Internetpräsentation erklärt er in wenigen Worten die Entstehung, die Ausführung und den Sinn von Gleisplänen. Eine kurze Einführung weckt Interesse für das spezielle Thema und allein das Titelbild eines handkolorierten Plans des sächsischen Bahnhofs Waldheim von 1908 ist ein echter Leckerbissen. Vier interaktive Galerien zeigen thematisch geordnet ausgewählte Beispiele einzelner Gesamtstrecken, Bahnhöfe und Betriebswerke. Eine weitere Interaktionsmöglichkeit ist eine fünfte Galerie, in welche die Besucher selbstständig eigene Pläne hochladen und dort zeigen können. Interessant für Modelleisenbahner, die Anregungen für neue Anlagen suchen oder nach Vorbild bauen wollen: Die Pläne können gegen geringes Entgelt auch digital oder als Ausdruck bestellt werden. Lüdemanns Archiv umfasst Gleispläne aus allen Epochen und von nahezu allen deutschen Bahnhöfen. Zumeist handelt es sich um so genannte bahnamtliche Originale.

Vor 100 Jahren, im Oktober 1913, fuhr erstmals ein Zug von Lauscha nach Probstzella. Seit Jahren ist der Abschnitt zwischen Ernstthal und Probstzella nun stillgelegt. Aber vielleicht gelingt es, im Jubiläumsjahr eine Teilstrecke wieder in Betrieb zu nehmen.

FOTOS: WOLLNY (GROSS), FLEISCHER (KLEIN)



Auf den ersten Blick hat sich kaum etwas geändert. Vielleicht sind auch bald wieder Sonderzugfahrten über das Viadukt möglich.

Bald wieder Züge?

Als am 22. Januar 1997 nach der Fahrt des Messzuges der Verkehr im Sonneberger Netz „vorübergehend" eingestellt werden musste, dachte niemand daran, dass dies das Ende der Bahnverbindung zwischen Lauscha und Probstzella sein würde. Doch schon zuvor geriet die Strecke aufgrund der zahlreichen Langsamfahrstellen und der immer länger werdenden Fahrzeit sowie der zunehmenden Verlagerung der Verkehre auf die Straßen ins Abseits.

Der Personen, wie auch der Güterverkehr waren seit 1990 stark rückläufig, so



Geschleppt von einem Zwei-Wege-Fahrzeug gehört die Überfahrt mit einer offenen Draisine über das Piesau-Viadukt zwischen den Bahnhöfen Lichte und Lichte-Ost zu den Höhepunkten der Streckenbereisung.

dass letzterer bereits zum 31. Dezember 1994 eingestellt wurde. Die Fahrt mit dem Messzug und die anschließende Streckensperrung war von langer Hand vorbereitet, so dass die Omnibusse für den Schienenersatzverkehr schon vor Ort waren, als sogar ein zur Abfahrt bereitstehender Zug im Bahnhof Lauscha gestoppt wurde. Was nun folgte, waren massive Auseinandersetzungen des Landes Thüringen mit der DB AG, die der Auffassung war, dass die Sanierung der Gesamtstrecke unwirtschaftlich wäre. Erst mit Übernahme der Strecken durch die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) konnte eine Lösung gefunden werden, die Strecken gründlich zu sanieren. Im Rahmen der Instandsetzung mussten unter anderem die Brückenbögen des Viadukts Nasse-Telle wegen unzureichender Standsicherheit gesprengt werden und durch einen Stahlbetonüberbau ersetzt werden.

Allerdings hatte die Nahverkehrsgesellschaft Thüringen von der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Ernstthal –

Wieder Zugverkehr nach Neuhaus am Rennweg

Probstzella aufgrund intensiver Untersuchungen abgesehen und stattdessen die Reaktivierung des bereits stillgelegten Abschnitts nach Neuhaus am Rennweg, wohin der letzte Personenzug im März 1968 gefahren war, als sinnvoller erachtet. Der Abschnitt zwischen Probstzella und Ernstthal wurde schließlich am 1. Juli 2006 stillgelegt und in diesem Zustand an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH verpachtet. Die Bahnlinie zwischen Sonneberg, Lauscha, Ernstthal und Neuhaus am Rennsteig wird seit 2002 sehr erfolgreich von der Südthüringen-Bahn mit Regioshuttle-Triebwagen bedient. „Noch nie nutzten so viele Fahrgäste diese Verbindung wie heute“, bestätigt Dipl.-Ing. Peter Raulfs, der Eisenbahnbetriebsleiter der ThE, den Erfolg der Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Personenverkehr. Aber auch im Abschnitt zwischen Ernstthal und Schmiedefeld tut sich im Jubiläumsjahr etwas. Bislang wird die Strecke durch den DBV-Förderverein Max- und Moritz-Bahn e. V. gepflegt und kann mit Draisinen befahren werden. Seit Mitte August erfolgt eine gründliche Strecken- und Brückenprüfung sowie die Vermessung der Weichen durch eine Fachfirma, um eine Betriebsgenehmigung für die Strecke zu erhalten. „Eine Betriebserlaubnis wäre der gerechte Lohn für die siebenjährigen Leistungen der Vereinsmitglieder“, so Markus Büttner, Vorsitzender des Fördervereins, der optimistisch in die Zukunft schaut. Der Name Max- und Moritz-Bahn hat übrigens wenig mit Wilhelm Buschs Bildergeschichte zu tun. Der Volksmund gab der Bahnstrecke wegen der Anbindung der Porzellanfabrik Carl Moritz in Taubenbach und der Erzgruben der Maxhütte Unterwellenborn in Schmiedefeld diesen Namen. ☐ *K. Fleischer*

Zwischen Ernstthal und Probstzella ist die Strecke nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), §11, stillgelegt.



Fotozüge einmal nicht mit Dampf, sondern mit Diesel- und E-Loks sind die Ausnahme. Umso zeigenswerter sind die Aufnahmen, die bei diesen Veranstaltungen entstehen.



Legenden unterwegs

Dieser Zug ist heute nicht nur eine Rarität, sondern eine Reminiszenz an die Epoche IV: 118 047 auf der Mariaorter Donaubrücke bei Regensburg.



Was für ein wunderbares Motiv für den Nachbau auf der heimischen Modellbahn: 212 084 passiert einen Bahnübergang in Mühlhausen.

Zeitlos elegant, so kann man ohne Zweifel die E 18 beschreiben. Die letzten Plandienste leistete die Baureihe 118 bei der damaligen Bundesbahn im Jahr 1984. Zwar wurden einige E 18 museal erhalten, allerdings ist derzeit nur E 18 047 betriebsfähig.

Durch die Neuorganisation und Umverteilung der Fahrzeuge des Verkehrsmuseums wurde E 18 047 im Jahr 2005 der BSW-Gruppe Halle und somit dem Standort Halle des DB-Museums übergeben.

Zum Herbst des vergangenen Jahres wurde die fällige Hauptuntersuchung in Angriff genommen. Im Sommer 2013 wurde die Hauptuntersuchung abgeschlossen und die ersten Sonderzugfahrten standen auf dem Programm.

Die als Organisatoren für erstklassige Fotoveranstaltungen bekannten Ostsächsischen Eisenbahnfreunde Löbau e. V.



Eine V 100 mit zwei B4yg-Wagen auf einer Nebenbahn. So zu sehen am 2. August 2013 in Wachenroth. Da schlägt das Herz vieler Eisenbahnfreunde mit erhöhter Frequenz.

(OSEF) mit Stephan Herrmann an der Spitze hatten schon lange ein Auge auf die Lok geworfen.

Zum Auslauf-Bw wurde von der DB seinerzeit das Betriebswerk Würzburg bestimmt. Neben Würzburg führten unter anderen auch die Betriebswerke Nürnberg und Regensburg lange Zeit die E 18 in den Bestandslisten. Die OSEF-Truppe um Stephan Herrmann wollte noch einmal die vielleicht letzte Gelegenheit nutzen, E 18 047 als 118 047 auf alte Einsatzstrecken zu schicken, bevor auch dort die bereits begonnene Modernisierung abgeschlossen ist.

Ein Altbau-E-Lok-Veteran vor passender Garnitur

Nachdem die kostenintensiven und betrieblich aufwendigen Überführungen für die Loks sowie die Wagen der beteiligten Vereine abgestimmt und durchgeführt worden waren, konnte es losgehen: Am frühen Samstagmorgen des 3. August setzte sich 118 047 mit ihrem Fotozug in Bewegung. Befahren wurden die Strecken rund um Bamberg nach Coburg und Forchheim, verbunden mit einigen Pendelfahrten vorbei an reizvollen Motiven wie Formsignalen, alten Stellwerken oder Bahngebäuden. Für den Sonntag stand die Strecke in Richtung Regensburg auf dem Dienstplan, ebenfalls eine alte E 18-Planstrecke. Herausragendes Motiv dieser Tour war die Regensburger Donaubrücke.

Als Wagenpark kam eine Garnitur aus zwei Silberlingen, zwei vierachsigen Umbauwagen und einem vierachsigen Behelfspackwagen zum Einsatz wie in früheren Planzeiten. Bei der Überführung der Wagen kam die altrote 212 084 der DBK aus Crailsheim zum Einsatz. Da die Strecke von Schlüsselfeld nach Strullendorf seit kurzem wieder befahrbar ist, konnte mit dem Diesel-Oldie am Freitagnachmittag als Auftakt noch einmal die Obere Steigerwaldbahn (KBS 819) mit einem stilechten Nebenbahn-Personenzug befahren werden. Passend zur V 100 wurde dort mit zwei vierachsigen Umbauwagen die letzte Betriebsphase dieser einstmals typischen Nebenbahn nachgestellt.

Erheblicher Aufwand war nötig, um dieses Wochenende zu organisieren: Neben den Loks mit den Standorten Halle (E 18) und Crailsheim (212 084) galt es, Personale und Lotsen für die Einsatztage sowie die Überführungen zu finden. An das Thema der Überführungen reihte sich nahtlos die Wagenproblematik. Die hiesige Museumsbahnlandschaft ist bei Triebfahrzeugen gut aufgestellt, aber der Themenkomplex Wagen wird immer problematischer. Was nützt die schönste und schnellste historische Lok ohne passende Wagen? Das betrifft nicht nur Personen-, sondern auch die Güterwagen. Einige Vereine, darunter auch die DBK, haben dies inzwischen erkannt und bemühen sich ebenso um den Wagenerhalt. □ *Stefan Klein/al*



118 047 auf eingleisiger Strecke in Nordbayern, ein Idyll der 1970er- und 1980er-Jahre, das heute nicht mehr planmäßig zu erleben ist.

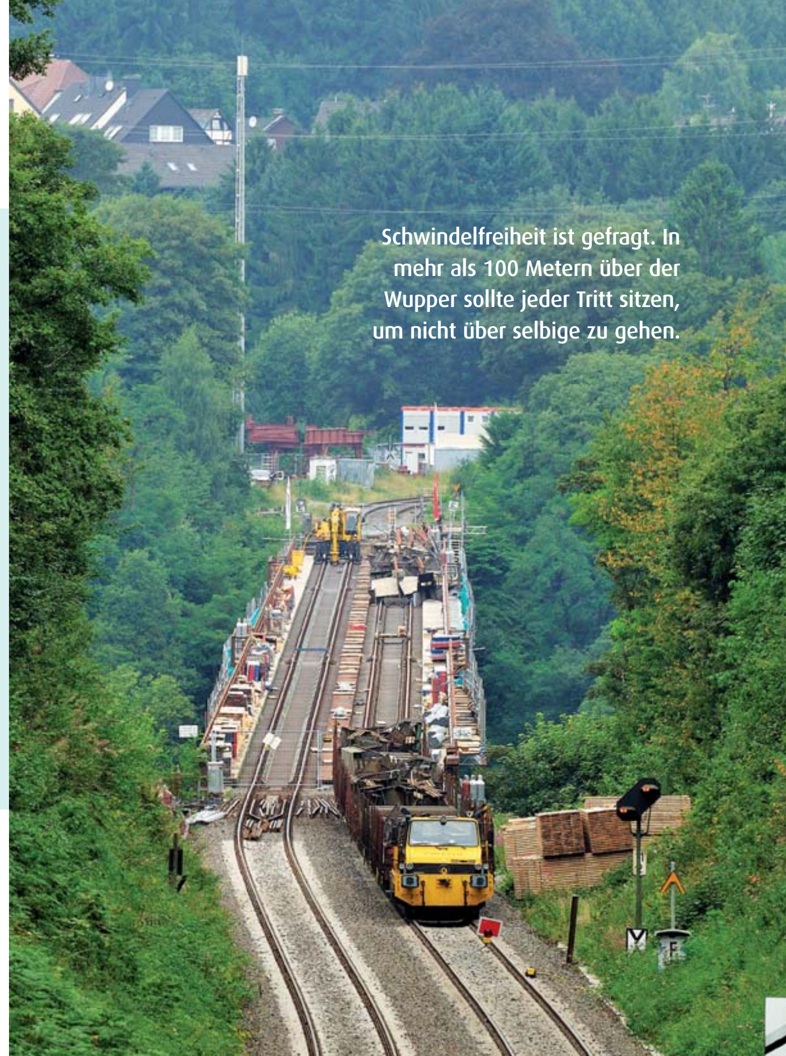
FOTOS: KLEIN

Die Sanierungsarbeiten an der bekannten Müngstener Brücke laufen auf Hochtouren. Schon im kommenden Dezember soll sie wieder befahrbar sein.

ES GEHT VORAN

Die Müngstener Brücke, Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke, die 1897 als Kaiser-Wilhelm-Brücke eingeweiht wurde, gehört zu den bekanntesten Eisenbahndenkmälern hierzulande. Die 465 Meter lange, stählerne Bogenbrücke überspannt auf der Bahnstrecke Wuppertal-Oberbarmen – Solingen (KBS 458) zwischen den Städten Remscheid und Solingen in 107 Metern Höhe das Tal der Wupper. Normalerweise nutzen die Züge der Regionalbahn 47 („Der Müngstener") das filigrane Gerippe. Doch seit Jahren konnte das in die Jahre gekommene Niet-Kunstwerk wegen Altersschwäche kaum mehr genutzt werden. Derzeit läuft die Sanierung an sechs Tagen die Woche. Der Rückbau der Fahrbahnbrücke, der obersten Ebene, hat begonnen. Die ausgebauten Alt-Teile werden auf der Schiene über Remscheid abtransportiert. Die Stahlteile der neuen Fahrbahnbrücke werden von der Solinger Seite ebenso über die Schiene zur Baustelle befördert. Die sanierte Brücke wird etwa 100 Tonnen weniger wiegen als die alte. In Solingen-Schaberg in unmittelbarer Brückennähe werden die neuen Teile vormontiert, bevor sie eingebaut werden. Beim Abbau der alten Brücke müssen die DB AG-Ingenieure beachten, dass die Konstruktion nicht durch das fehlende Gewicht der ausgebauten Teile ungünstigen Lastverschiebungen ausgesetzt wird. Die DB AG gibt an, derzeit im selbst gestellten Zeitplan zu liegen. Bereits am 4. November 2013 sollen die ersten Züge wieder über die Müngstener Brücke fahren. Um den Zeitplan einzuhalten, würde man notfalls auch sonntags arbeiten. Erst im Jahr 2016 soll die Sanierung endgültig abgeschlossen sein. 2014 werden die Rollenlager ausgetauscht. Dazu wird die Brücke nochmals drei Monate gesperrt. □

Marcus Henschel/al



Schwindelfreiheit ist gefragt. In mehr als 100 Metern über der Wupper sollte jeder Tritt sitzen, um nicht über selbige zu gehen.



FOTOS: HENSCHEL

Vormontierte neue Fahrbahnteile warten auf den Einbau in das 116 Jahre alte Bauwerk.



Eine der schönsten Eisenbahnbrücken überspannt das Tal der Wupper. Am 28. Oktober 2012 überquert ein 628 das stählerne Bauwerk.



225 024 auf Abschiedsfahrt. Für die Lok hieß es am 31. Juli, nicht nur Abschied vom Sauerland zu nehmen, sondern wahrscheinlich auch vom aktiven Dienst. Auf die 225 wartet vermutlich der Hochofen.



Die Lkw stehen schon bereit. Wenn die Bahn nicht in der Lage ist, das Holz abzutransportieren, werden sich die Speditionen nicht lange bitten lassen.

Beinahe von einem Tag auf den anderen stellte DB Schenker seine Loks der Baureihe 225 in NRW ab.

Abruptes Ende

Nun ist die V 160-Familie in NRW passé. Oberhausen hatte zuletzt noch drei Exemplare der Baureihe 225 (023, 24 und 117), die bis zuletzt vor Kalk-, Unkrautspritz- und Holzzügen zum Einsatz kamen. Bis vor wenigen Wochen war auch der „Hohenlimburger", ein Stahlbrammenzug zum Hoesch-Werk in Hohenlimburg, eine Paradeleistung. Das Ende der 225 war ursprünglich bereits für Ende 2011 vorgesehen. Aber erst seit einigen Monaten haben die Nachfolgerinnen der Baureihen 261 und 265 aus Voiths Gravita-Familie Schritt für Schritt immer mehr Güterverkehrsaufgaben in NRW übernommen. Zwar gab es vor kurzem einen Zwischenfall mit einer Lok der Baureihe 265, die einen Bahnräumer verlor, diesen bis zu einer Weiche vor sich herschob und, als er in der Weiche verhakte, ihn überfuhr. Dabei erlitt die 265 erhebliche Schäden, aber einen akuten Lokmangel gibt es in der Region dennoch nicht.

Trotzdem war das plötzliche Ende überraschend. Innerhalb von wenigen Tagen wurde entschieden, dass der 31. Juli 2013 der letzte Einsatztag sein würde, obwohl es noch Verwendungsmöglichkeiten gegeben hätte und die Fristen der Maschinen noch nicht abgelaufen waren.

Die Egger-Werke in Brilon, ein Spanplattenwerk mit über 1000 Mitarbeitern, hätte noch Betätigungsmöglichkeiten für die Veteranen der V 160-Familie. Derzeit erhält das holzverarbeitende Unternehmen nur etwa 25 Prozent des auf der Schiene bestellten Holzes. Grund dafür ist aber weniger Lokmangel als der Mangel an Holztransportwagen bei der DB AG. Dafür fährt beinahe minütlich ein Lkw aufs Firmengelände und versorgt das Sägewerk mit Nachschub.

Es wird nicht mehr lange dauern und dann werden auch die verbliebenen Maschinen der Baureihe 225 verschwunden sein. Aktuell gibt es noch drei Maschinen in Oldenburg (225 021, 027 und 073), die auch eingesetzt werden. Außerdem laufen in Saarbrücken noch 218 002 und 009, die als 225 eingenummert sind. □ *S. Alkofer*

FOTOS: JOACHIM SCHMIDT



Lokführer Adalbert Ston am letzten Einsatztag der 225 in NRW. Nicht nur er wird die Baureihe vermissen.



FOTO: AFAC, SLG. DOOL

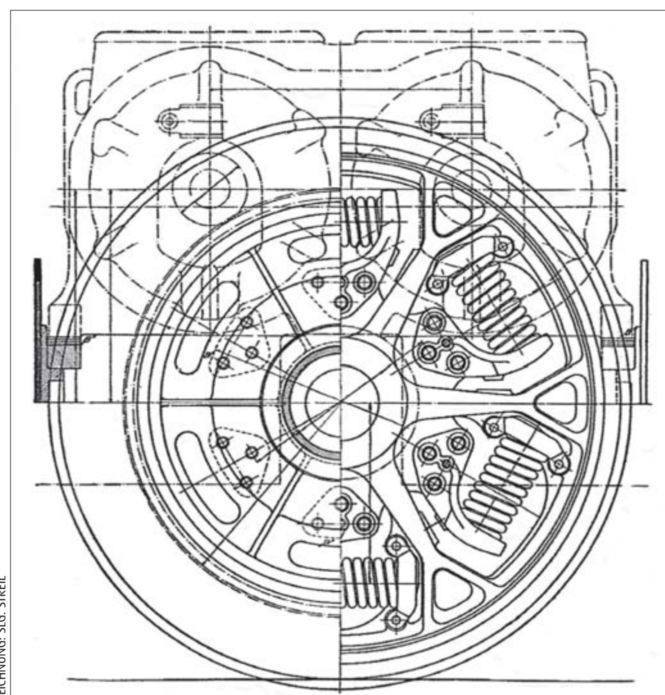
2D2-9101 im Ablieferungszustand: 1946 bestellte die SNCF insgesamt 36 2D2-Lokomotiven mit Buchli-Antrieb, mit 22 Tonnen Treibachsdruck, verstärkter Elektrik und 140 km/h schnell.

Die Anforderungen an die Antriebe elektrischer Lokomotiven, vor allem an den Einzelachsantrieb besonders leistungsfähiger Schnellzuglokomotiven, mit im Rahmen oder auch im Drehgestell fest eingebauten Fahrmotoren bedurften innovativer Lösungen. Zu diesen gehörte der in der Schweiz bei BBC entwickelte Buchli-Antrieb.

Bewegungs-Energie

Aufgabe der Antriebe und Aufteilung in grundsätzliche Systeme während 1925 bis 1960 mit Herausstellung des Buchli-Antriebes sind die Schwerpunkte dieses zweiten Teils des Bahn-und-Technik-Beitrags.

Die Anforderung an den insbesondere für besonders leistungsfähige elektrische Schnellzuglokomotiven zu verwendenden Einzelachsantrieb war, (a) das auf die Treibradsätze entfallende unabgefederte Gewicht zur Schonung des Gleisoberbaues so gering wie möglich zu halten, (b) die Radsatzfederung dynamisch möglichst nicht zu beeinflussen, (c) das Drehmoment winkelecht zu übertragen, (d) bei in Lenkgestelle integrierten Treibradsätzen deren Ausschlägen ohne schädliche Rückwirkung zu folgen und (e) Eigenfrequenzen von Motor und Radsatz durch geeignete Drehfederung zu entkoppeln. Letztere ist sehr sorgfältig und so steil wie möglich zu



ZEICHNUNG: SLG. STREIL

Vom Westinghouse-Federantrieb wurde der Sécheron-Antrieb für SBB-Lokomotiven mit Zwillingsmotoren, so Ae 3/5, Ae 3/6 III, Be 4/7 sowie BLS-Loks wie Ae 6/8, abgeleitet.

berechnen, um Rüttelschwingungen im Zusammenspiel mit der Radsatzfederung zu vermeiden. Denn Antriebe mit gestreckter Drehfederung regen das Radsatzschleudern an und unterstützen es unangenehm (siehe SSW-Gummiringfederantrieb). Anlässlich der in den frühen 50er-Jahren zur Erprobung der elektropneumatisch betätigten Schleuderschutzeinrichtung mit E 16 02 durchgeführten Anfahrversuche mit 2000 Tonnen Last auf typischen Bahnhofsgleisen, u.a. auf mit UIC-Gleitmittel verseiften Schienen, bestätigten die Richtigkeit der steilen (also harten) Kennlinie der Ritzelfederung.

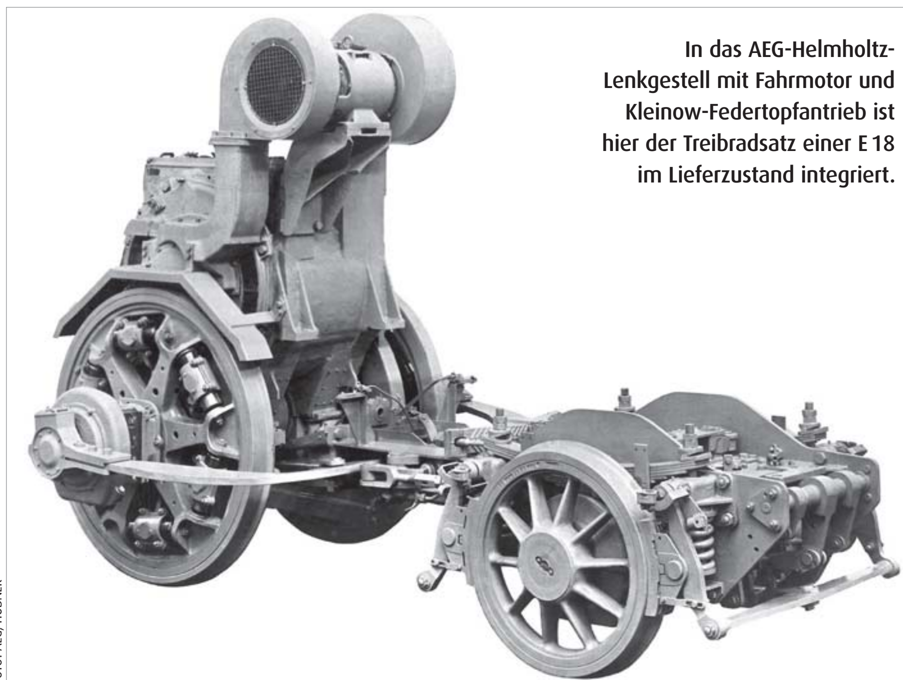
Gemäß der Fülle der an den Antrieb elektrischer Lokomotiven gerichteten Forderungen hatten die Ingenieure der einschlägigen Elektroindustrie und Lokomotivfabriken des In- und Auslandes zum Teil sehr gute, aber auch unglückliche Lösungen gefunden. Es sind demnach die Antriebe in grundsätzliche Systeme einzuordnen.

1. Federkupplungen zwischen der im Motorgehäuse gelagerten Hohlwelle mit Großzahnrad und dem Treibradstern.

2. Gelenkkupplungen zwischen dem fliegend gelagerten oder auf einer Hohlwelle sitzenden Großzahnrad und dem Treibradkörper.

3. Kardan-Antriebe in Form einer Hohlwelle über der Radsatzwelle, durch beidseitige Gelenke das Zahnradvorgelege mit dem gegenüberliegenden Treibrad verbindend.

Ad 1. Als die bekannteste Federkupplung gilt der aus den USA stammende Westinghouse-Federantrieb „quilldrive", der in Europa hauptsächlich von Sécheron (SAAS) und der ELIN-Aktiengesellschaft für



In das AEG-Helmholtz-Lenkgestell mit Fahrmotor und Kleinow-Federtopfantrieb ist hier der Treibradsatz einer E 18 im Lieferzustand integriert.

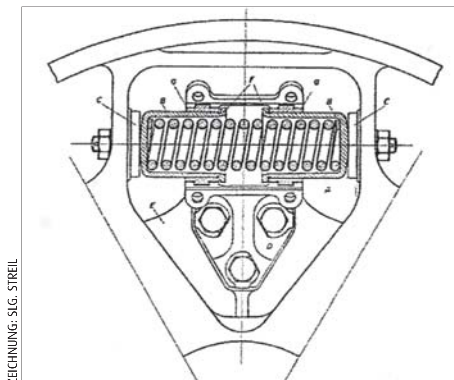
FOTO: AEG, HÜBNER

elektrische Industrie modifiziert wurde, um die je nach Drehrichtung nicht aktiven Federn entgegen der Fliehkraft zu fixieren. Mit Zwillingsmotoren auf die Radsätze wirkend, fand dieser Federantrieb unter anderen in den SBB-Lokomotiven Ae 3/5, Ae 3/6 III und Be 4/7 sowie bei den BLS-Lokomotiven Be 6/8 beziehungsweise Ae

Federtöpfe nehmen Zugspannungen auf

6/8 Verwendung. AEG und Oerlikon sowie andere bekannte Hersteller elektrischer Lokomotiven verlegten die Federn in so genannte Federtöpfe, wodurch die Federn in beiden Drehrichtungen nur auf Druck beansprucht werden. Die Federtöpfe legen sich bei Drehmomentübertragung gegen gehärtete, an den fünf beziehungsweise sechs Speichen des Treibrades befestigte Druckplatten. Die Abbildung oben zeigt den in das AEG-Helmholtz-Lenkgestell integrierten Treibradsatz einer E 18 im Anlieferungszustand.

Da die Kraftübertragung in dieser Form über gleitende, also schmierungsabhängige Hauptkomponenten erfolgte, der Antrieb so instandhaltungsaufwendig wurde, versuchte man nach dem Zweiten Weltkrieg, über den Baustoff Gummi den Antrieb zu verbessern. So wurde er in den USA, in Schweden sowie Österreich durch in die Federtopfgehäuse eingesetzte zylindrische Gummipuffer und bei den E18 der DB unter Verwendung von Gummipara-



ZEICHNUNG: SLG. STREIL

Federtopf in der ursprünglichen Form und nach Umstellung auf Gummiparabelfedern. Nach Verbot geschwächter Spurkränze…

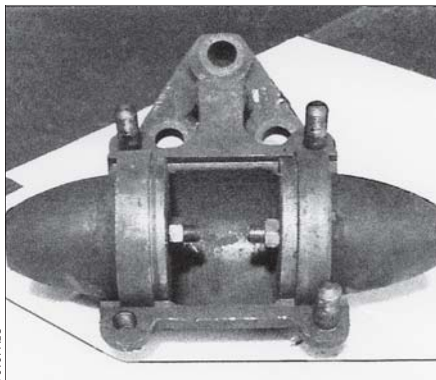


FOTO: AEG

…nichtführender Mitteltreibradsätze beeinflussten halbabgefahrene Gummiparabelfedern aufgrund zu geringer Querelastizität…

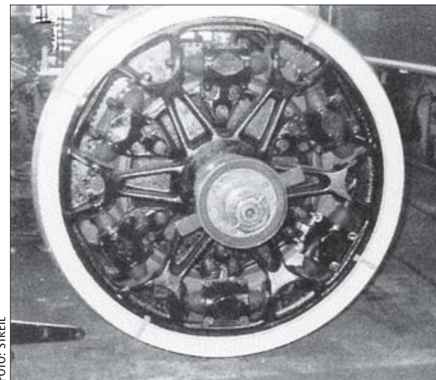


FOTO: STREIL

…den Bogenlauf der Helmholtz-Treibradsätze mit erheblicher Spurkranzabnutzung, besonders bei Bergfahrt mit hohem Drehmoment.

belfedern umgebaut. Auch die SBB ersetzten die freien Antriebsfedern durch in Töpfen geführte Gummipuffer.

Sämtliche näher bekannten Federantriebe wie der AEG-Federtopf- oder der BBC-Federantrieb liegen parallel zur Radsatzfederung und beeinflussen diese. Darüber hinaus arbeiten sie durch das vom Zughakenmoment verursachte, im Gebirgsdienst auftretende Aufbäumen des Fahrgestells ober- beziehungsweise unterhalb der Achszentrale und übertragen somit das Drehmoment **nicht** winkelecht. Dies hat zur Folge, dass sich der Laufflächenumfang der Radreifen in doppelter Anzahl der Antriebselemente durch Abnutzung polygonisiert, also unrund wird. Die entstehende partielle Überhitzung der Radreifen auf den Rücken des Polygons ist bei Hochabbremsungen die Folge und führt im Extremfall über Rissbildungen zu Reifenbrüchen.



FOTO: DLA, SLG. STREIL

Gebirgsschnellzuglokomotive E 18 203 war eine der acht von den BBÖ bestellten und an die Deutsche Reichsbahn gelieferten E 18.2.

In der Kriegszeit wurden Radreifenbrüche an E 18 aus Schlesien bekannt. Nach dem Krieg traten auch bei den hochbelasteten E 18 des Bw München Hbf Radreifenbrüche auf (z.B. E 18 14 am Block Augsburg-Spickel). Tatsächlich beklagten schon während des Krieges Freilassinger und Salzburger Lokführer den rauen und harten Lauf der überwiegend im Gebirge eingesetzten E 18.2 im Vergleich zu den mit hohen Flachlandanteilen verwendeten E18.0.

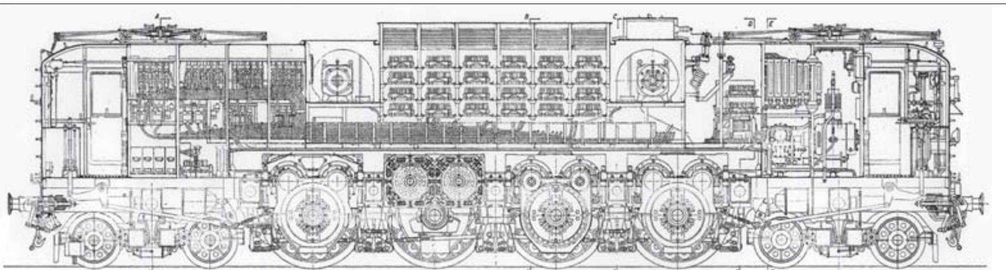


Bild 10. Längsschnitt der Lokomotive 2 Do 2 in der Längsachse der Lokomotive.

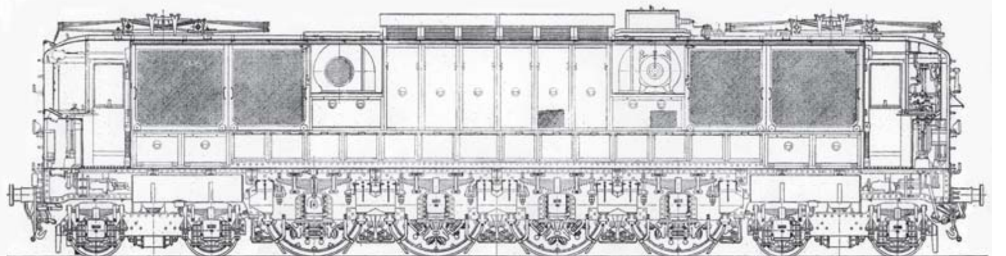


Bild 11. Ansicht der Lokomotive mit Längsschnitt durch den Gang.

Die Elektrischen Bahnen (EB) veröffentlichten 1935 die Risszeichnungen der 2D2-Lokomotiven der MIDI-Gesellschaft, E 5001 bis 5006, ausgerüstet mit dem Federstößelantrieb der CEF.

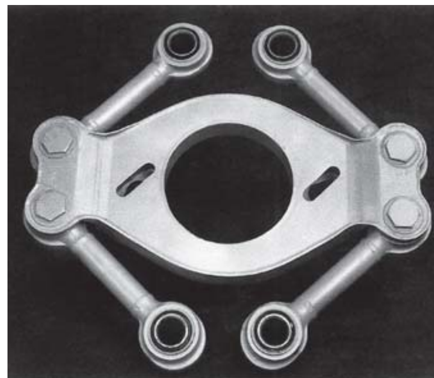
Ausgleichsversuche zur tiefen Schwerpunktslage

Dass man auch in Frankreich den AEG-Federtopfantrieb und eine Variante der Construction Électrique de France (CEF) auf breiterer Basis erprobte, zeigen die 2D2-Lokomotiven der MIDI-Gesellschaft mit den Nummern 5007 bis 5024 und 5001 bis 5006. Aufgrund der tiefliegenden Zwillingsmotoren versuchte man, die tiefe Schwerpunktslage und den damit von ihr verursachten harten Gang der Maschine durch Hochlegen der schweren Anfahrwiderstände auszugleichen. Otto Michel, Bauartdezernent des RZA München, berichtete 1935 vom zufriedenstellenden Lauf dieser Maschinen. Doch deren Laufeigenschaften waren denen der 2D2-Loko-

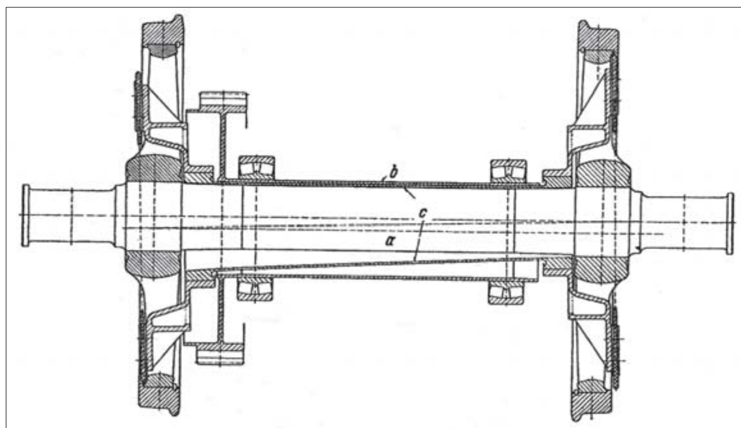


FOTOS: KM, SLG. STREIL

Der Radsatz für den Alsthom-Antrieb der E 10 001, den die Deutsche Bundesbahn zur Erprobung einbauen ließ.



Das Lenkersystem des Alsthom-Antriebs, wie er in E 10 001 Verwendung fand, besteht aus dem Gelenkviereck und der Lenkerstütze.



Der erste brauchbare Kardan-Antrieb mit Großrad-Hohlwelle sowie Kardan-Hohlwelle und Blechscheiben-Kupplungen wurde von BBC entwickelt.

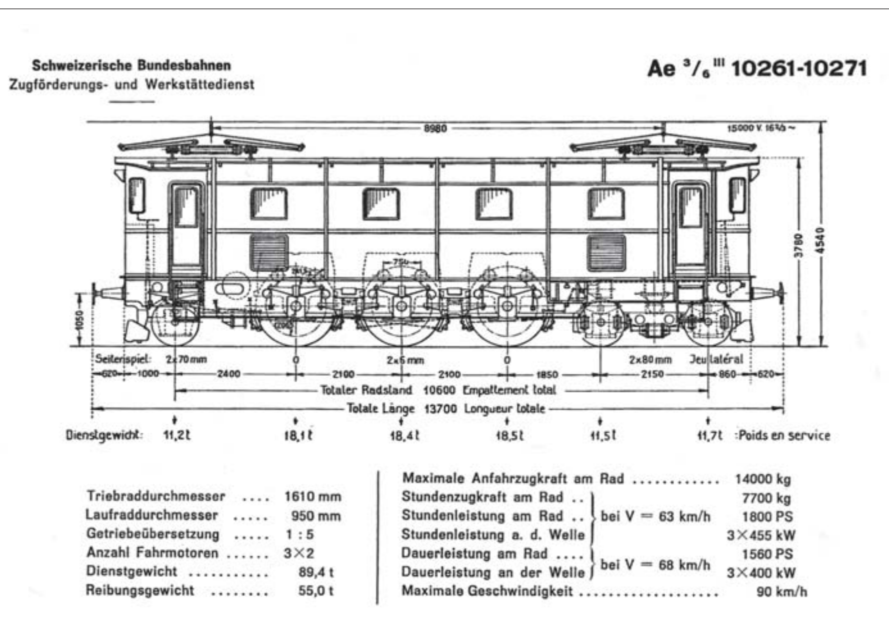
gungen zwischen Antriebszahnrad (Großrad) und Treibrad räumlich frei und wirken nur in Umfangsrichtung kraftschlüssig.

Der Alsthom-Antrieb mit Gelenkviereck und Lenkerstütze (tanzender Ring) war eine Nachkriegsschöpfung und eignete sich hervorragend dazu, sämtliche Anschlusspunkte in Silentblocs zu lagern, womit das Lenkersystem schmierungs- und wartungsfrei ausführbar war. Er war in erster Linie bei den von Alsthom gelieferten CC-Lokomotiven der SNCF und den BB-Lokomotiven 1100 der Niederländischen Staatsbahn (NS) der 50er- und 60er-Jahre,

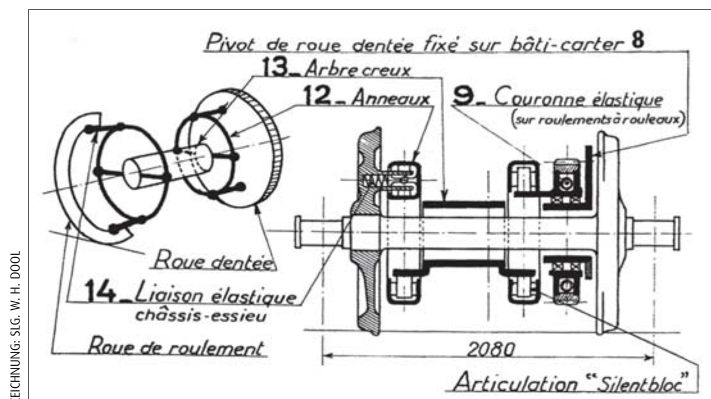
motiven der PO mit Buchli-Antrieben und SLM-Drehgestellen wohl doch nicht ebenbürtig, denn die inzwischen fusionierte PO-MIDI-Gesellschaft sowie die ETAT und nach dem Krieg die SNCF führten die mit 2D2-5503 begonnene Serie mit Buchli-Antrieben bis zur 5550 beziehungsweise 5401 bis 5423 fort. Die SNCF bestellte 1946 weitere 2D2-Lokomotiven (9101 bis 9135), jedoch mit 22 Tonnen Treibachsdruck, verstärkter Elektrik und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Ad 2. Zu den erfolgreichsten Gelenkantrieben gehören jene von Buchli (BBC), Alsthom und Pawelka (SSW). Diese Gelenkkupplungen folgen den Relativbewe-

ZEICHNUNGEN (3): SLG. STREIL



Aufgrund der Radsatz- und Rahmenanordnung für Außenlagerung eignete sich die Ae 3/6 III 10264 für die Kardan-Antriebserprobung.



ZEICHNUNG: SLG. W. H. DOOL

Die Prinzip-Skizze zeigt den Jacquemin-Kardan-Antrieb der elektrischen französischen Lokomotiven BB-9003 und BB-9004. Letztere wurde durch ihre Rekordfahrt berühmt.

darüber hinaus in der DB-Lokomotive E 10 001 verwendet worden.

Den Pawelka-Antrieb führten die BBÖ erfolgreich ein, da sich bei den Schnellzuglokomotiven der Reihen 1570 und 1670 die Endtreibradsätze jeweils im Drehgestell befanden und hier die räumliche Beweglichkeit von besonderer Bedeutung war. Die Kupplung befand sich in Radsatzmitte zwischen den Treibrädern, wo sich die Ausschläge des Drehgestells am geringsten auswirken.

Bei 1806 Buchli-Antrieben europaweit waren in der Schweiz 858, in Deutschland 84 Treibradsätze, in Frankreich 432, hier jedoch mit zwei Antrieben, also beidseitig je Radsatz, ausgerüstet. Einen besonderen Beweis der räumlichen Beweglichkeit dieses Antriebs lieferten die meterspurigen (1A)Bo(A1)-Lokomotiven der japanischen und indonesischen Staatsbahnen (Reihe 7000 bzw. 3001) sowie gleichartige Lokomotiven der italienischen Circumvesuviana-Bahn. Bei ihnen allen waren die Endtreibradsätze in Drehgestellen gelagert.

Ad 3. Der erste brauchbare, von BBC entwickelte Kardan-Antrieb für elektrische Lokomotiven wurde ab 1938 als Treibradsatz 2 in der SBB-Lokomotive Ae 3/6 III 10264 erprobt. Der Radsatz war um je 6 mm seitenverschiebbar, so dass die Erprobung eine räumliche Beweglichkeit in den drei Koordinaten nachweisen konnte. Bereits 1944 setzte die BLS die erste vierachsige Hochleistungslokomotive, Ae 4/4 251, in Betrieb. Diesem Vorbild folgten nach dem Krieg sowohl DB als auch SNCF und gingen ihrerseits an die Entwicklung derartiger Lokomotiven. Dabei fehlte es nicht an gegenseitigen Kontakten.

Das Entwicklungsbüro der SNCF entschied sich bei den geplanten BB-Lokomotiven für den Kardan-Antrieb sowohl auf Motor- (9001, 9002) als auch auf Radsatzseite (9003, 9004). Der von André Jacquemin entwickelte Antrieb baute grundsätzlich auf dem in der SBB-10264 erprobten Antrieb auf, verwendete jedoch Kreuzgelenke an den Enden der Kardanhohlwelle. Dieser Antrieb entspricht allen auf Seite 40 formulierten Anforderungen. Von vornherein war an die Schmierungs- und Wartungsfreiheit gedacht, weshalb Jacquemin an sämtlichen Gelenkpunkten Silentblocs eingesetzt hatte. Von den beiden für 140 km/h vorgesehenen Versuchslokomotiven BB-9003 und BB-9004 erhielt letztere während der Erprobungszeit Getriebe für hochgesteckte Geschwindigkeitsziele und erreichte bei den denkwürdigen Schnellfahrten am 29. März 1955 in Konkurrenz zur CC-7107 mit Alsthom-Antrieben die Rekordgeschwindigkeit von 331 km/h.

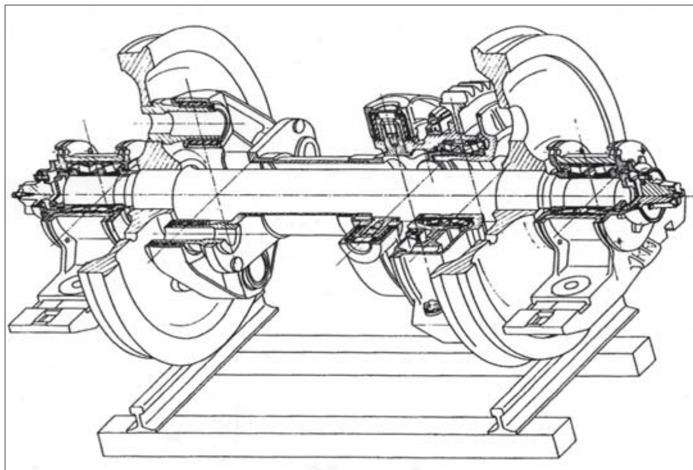
Heute ist der Kardan-Antrieb Allgemeingut bei der Entwicklung schneller elektrischer Triebfahrzeuge, wenn auch die verschiedenen Herstellerfirmen ihre eigenen Gelenkformen wie Lenker mit Lenkerstützen (BBC) oder Gummiringfedern (SSW) vorziehen.

Schluss folgt. □ *Werner Streil/hc*



FOTO: ALKOFER

Erfolgreiche französische Versuchslokomotive mit Höchstmarke: BB-9004 erreichte am 29. März 1955 bei Morcenx im SNCF-Wettstreit mit CC-7107 die Rekordgeschwindigkeit von 331 km/h.



ZEICHNUNG: SLG. W. H. DOOL

Der verfeinerte Jacquemin-Antrieb der Zweisystem-Umrichter-Loks BB-26000 mit Synchron-Motoren. In dieser Ausführung beträgt das Radsatz-Gesamtgewicht mit Radsatzlager und Tragfedern nur 3182,5 Kilogramm.

Meisterfotos in Farbe

Dr. Rolf Brüning: Diesel- und Elektrotriebwagen der Deutschen Bundesbahn. DGEG-Medien, Hövelhof 2013. ISBN 978-3-937189-71-0, 156 Seiten, 145 Farbabbildungen; Preis: 29,80 Euro.



◗ Bereits zum achten Mal in dieser Buchreihe öffnet der bekannte Eisenbahnfotograf sein mustergültig geführtes Archiv. Die Farbbild-Raritäten, insbesondere der späten 50er- und der 60er-Jahre, wecken bei uns älteren Jahrgängen manche Erinnerung und gewähren jüngeren Generationen eine Fülle stimmungsvoller Einblicke in eine Bundesbahn-Epoche, die eben keineswegs nur Dampflokflair zu bieten hatte. Ab 1957 war der Autor mit der Kamera unterwegs und damals einer von nur wenigen, die mit Farbdiafilmen auf Motivsuche gingen. Auch die späteren Aufnahmen, vorgestellt werden die DB-Fahrzeugentwicklungen bis zum Ende der Bundesbahnzeit, zeigen die Triebwagen in ihrer typischen Umgebung. Informative Bildzeilen und Zwischentexte runden diesen Band ab. *hc*

Fazit: ***Eindrucksvolle Bildmanifestation der Bundesbahnzeit***

Angeheizte Lokführer-Schulung

Helmut Neumann: Der mühevolle Weg zu einem einigermaßen brauchbaren Dampflokomotivheizer. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2012. ISBN 978-3-933178-30-5, 112 Seiten, 18 Schwarzweißabbildungen; Preis: 19,80 Euro.

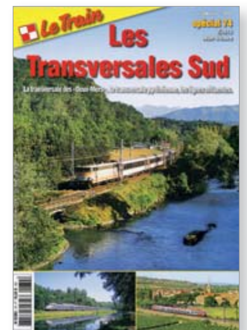


◗ Lehrjahre sind keine Herrenjahre: Dieser Spruch galt noch uneingeschränkt, als der Autor vor 55 Jahren die ersten Schritte auf dem steinigen Weg eines Lokführeranwärters machte. Ganze zehn Monate Heizerdienst in Eisenach liefern den Stoff für Neumanns lesenswerte, oft mit einem Augenzwinkern erzählte Alltags-Episoden. Bar jeder romantischen Verklärung schildert der Autor, selbst später viele Jahrzehnte Lokführerausbilder, sein berufsbedingtes Zweipersonenstück auf dem Führerstand. Lobenswert: Technische Wissensvermittlung findet nach jedem Kapitel auf dann grauen Seiten statt. *hc*

Fazit: ***Absolut empfehlenswert auch für Wissbegierige***

Quer durch Südfrankeich

Jean Tricoire: Les Transversales Sud. Le Train Special 74, F-Betschdorf 2013, ISSN 1267-5008, 96 Seiten, 143 Farb- und 44 Schwarzweißabbildungen; Preis: 20 Euro.



◗ Nach der Beschreibung der wichtigsten radial von Paris ausgehenden Hauptstrecken in diversen Specials von „Le Train" haben nun auch die quer durchs weite Land führenden Strecken ihren Platz gefunden: Zwischen Mittelmeer und Atlanik und entlang der Pyrenäen verlaufen landschaftlich sehr reizvolle Bahnlinien mit heute noch interessanten Fahrzeugeinsätzen. Wie immer bei „Le Train" überwiegen bei den Bildern Züge in Landschaft, doch auch alte Bahnhofszenen und historische Dampfloks kommen zu ihrem Recht. Besonders interessant, auch für Modellbahner: Die Pilgerzüge nach Lourdes, gebildet aus bunten internationalen Wagengarnituren. *abp*

Fazit: ***Weckt die Reiselust in den sonnigen Süden***

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Sammelband und Begleitbuch

Frank Brunecker (Hrsgb.): Die schwäbische Eisenbahn. Biberacher Verlagsdruckerei, Biberach 2013. ISBN 978-3-943391-33-6, 192 Seiten, 63 Schwarzweiß-, 194 Farbabbildungen; Preis: Euro 22,80.

◗ Der Katalog zur noch bis 6. Januar 2014 im Museum Biberach andauernden Ausstellung ist eine umfassende Darstellung der schwäbischen Bahnverkehrsgeschichte.

Fazit: ***Auch ohne Ausstellungsbesuch lohnenswert***

Grußmotive im Postkartenkalenderformat

Thomas Böttger (Hrsgb.): Schienenwelten 2014. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2013. ISBN 978-3-937496-57-3, 13 Blatt, 13 Farbabbildungen; Preis: Euro 6,00.

◗ Mit den stimmungsvollen historischen wie aktuellen Farbaufnahmen aus der Welt der Eisenbahn, garniert mit rückseitigen Infotexten, kann man nicht nur sich selbst erfreuen.

Fazit: ***Qual der Wahl: Sammeln oder Versenden***

Erschließung der Dolomiten

Martin Kofler: Volldampf. Die Pustertalbahn 1869-1918. Haymon-Verlag, Innsbruck-Wien 2013. ISBN 978-3-7099-7105-5, 128 S., 75 Farb- u. 93 Sw-Abb.; Preis: 19,90 Euro.



◗ Bis zum Ersten Weltkrieg stellte die Pustertalbahn eine bedeutende Anbindung Osttirols an die Brennerbahn und Innsbruck dar. Im ausstellungsbegleitenden Buch, herausgegeben vom Leiter des „Tirol Archiv Photographie", beschäftigt sich das Autorenkollektiv vor allem mit der wechselvollen Geschichte der Südtiroler Region und Bahn vor 1918 und spricht insbesondere historisch Interessierte an. Die Abbildungen sind von hoher Qualität. Klassische Eisenbahnfotos sind die Ausnahme, Freunde von Zeitdokumenten, Gebäudeaufrissen und Karten kommen jedoch leicht auf ihre Kosten. Etliche Anmerkungen und Quellenangaben ergänzen die umfangreichen und informativen Texte, die in kürzeren Zusammenfassungen auch in Italienisch enthalten sind. *oh*

Fazit: ***Pustertalbahn im Kontext zur Geschichte Südtirols***

VERKAUFEN
SUCHEN
TAUSCHEN



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Klare Faltboxen – stabile Ersatzverpackung für H0-TT-N, www.albedo-teile.de – modellbauteile@online.de

www.modellbahnservice.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 58	72,00 €
BR 38	88,00 €	BR 94	67,00 €
BR 55	99,00 €	BR 106	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR ES 499	63,00 €
BR 64/75	72,00 €	BN 150	54,00 €
BR 86/95	82,00 €	VT 185	69,50 €
BR 57	83,00 €	SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

www.schauffele-modellbau.de

TLS-Service Center: Ihr Modellbahnpartner für das individuelle Digitalisieren und Programmieren Ihrer Modellbahnanlage. Aktuell bauen wir für Sie die Schau- und Vorführanlage www.erlebniswelt-modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

NEU – www.modellbaume.de

Verkaufe Modellbahnen (Restbestände) von Märklin + DDR aller Größen, 50 Jahre Märklin-Packung mit Personenzug, Ausgabe v. 1985 m. P-Zug von 1935, weiterhin viel Zubehör von Piko, Fleischmann u. Roco (Loks, Wagen u. Bausätze). Tel.: 030/4442888, 0177/9741939.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik

NEU
- *in Fertigung* DB Steuerwagen ES 85.40 in *N und TT*
- *in Fertigung* (DR) Reko Postwagen *N*

Im Bild die Ausführung des N-Modells

- *Vorbestellungen bis 30.04.2013*
- *Auslieferung vsl. Herbst 2013*

Weitere Ausführungen des C4i / B4i-35a zur Zeit noch vorrätig
Alle Bausatze lackiert und bedruckt / Fertigmodelle nur beschränkt lieferbar.
Info gegen 1,20 € in Briefmarken oder neumann.mobakleinserie @arcor.de
Vertrieb und Versand nur von
Modellbahn-Kleinserien I. Neumann, Malterstrasse 53, 01159 Dresden

IG • MET Dresden e.V. · 1990 20 Jahre 2010 Modellbahn Kleinserien Neumann

www.lok-doc-wevering.de

MEB 1952–1955, 1/1972–12/2011 ohne 7 und 9/1989, 1/1990. Tel.: 04131/390479. Abholung in Lüneburg.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

H0-Anlagenteil ca. 4 x 1 m mit professioneller Landschaft. Rahmenbauweise. Teilbar in zwei Stücke. Neubaustrecke mit typischem Bahnhof. Liegende Acht, linksoffen, ideal für Erweiterung oder Anbau. Roco-Line-Gleise, nachgeschottert, 12 Weichen. Fleischmann Gleisbild-Stellpult. Leichte Transportschäden. VB € 1.800,–. Details: Bernhard. Gremmer@olg-m.bayern.de oder Freiumschlag 58 Cent: B. Gremmer, A. Stifter-Str. 1, 85716 Unterschleißheim. Tel.: 089/3107030. Standort der Anlage: Landshut.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a •10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Samstag 10–14 Uhr

Priv. aus Nachl.: Flm. Dresch. 6152 + 6476 m. neuem Antr. € 250,–. ca. 90 m Profi-Gleismaterial inkl. Weichen etc. 3 MSF-Trafo € 50,–. Bitte Liste anfordern. Tel.: 06106/61907.

www.Feines-in-TT.de

Pilz Modellgl. Bausatzwei. geb. 2x 7, 5° re, 2x 7, 5° li, 1 x kreuz. 4x 15° li, 2x 15° y, 5x 15° re, 1x 7, 5° li, 6x Bogenw. re, 5x Bogenw. li, 1x Kreuzende, Abzwe. 6x org. E-Antr. unben. 06284/7671.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Biete Loks IIM Harz, Art.-Nr. 20811 (LGB/Aster) u. 99222 (Dietz). Beide digit. u. Sound, wenig u. nur einmal gef. Preis VHB. Angebote an W. Sager, Leipz., Tel.: 0341/4225368 (ab 19 Uhr).

Aus Anlagenabbau Revalda Edelstahlgleis. Gerade 45 m, gebogen 22 m. Weichen 5 li, 5 re mit EPL-Antrieb, Biegevorr., Verbinder. VB € 850,–. Tel.: 05202/8604566.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 03 71 / 5 36 25 37

MESSENEUHEITEN 2013 ZU SUPER-PREISEN
Internet-SHOP mit Schnäppchenmarkt
www.mueller-versand.de
e-mail: mueller-versand@t-online.de
Fordern Sie unsere kostenlose Neuheiteninformation 2013 mit farbigen Original-Prospekten verschiedener Hersteller an!
Mueller-Versand • Postfach 210914 • 76159 Karlsruhe • Tel.: 0721 / 1 61 07 10 • Fax: 0721 / 1 61 07 11

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ NEU
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Selectrix-Bus-Verteiler für Großanlagen SXV-GA

- Selectrix-Bus auch über große Entfernungen sicher übertragen
- Geeignet für große Anlagen
- Vermeiden der Weiterschleifung des SX-Busses über viele SX-Bus-Buchsen von Modul zu Modul



SXV-GA Bausatz: 12,00€

Anschlussklemmen verschieden bestückbar:
- Doppelstockklemme
- Steckbare Wannenstecker vorn und hinten

Details, weitere Produkte und Anleitungen finden Sie auf unserer Internetseite.
Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt



Auch in diesem Jahr sind wir wieder auf der Messe modell-hobby-spiel vom 03.10.13 bis 06.10.13 in Leipzig vertreten. Bitte besuchen Sie uns in Halle 3 an unserem Stand D04/E03.
Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 Fax 341847

Modell Eisen Bahner

MIBA – DIE EISENBAHN IM MODELL

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 49.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 12/2013 ist der 08.10.2013

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

Märklin 5758 zu verkaufen. Tel.: 05582/241.

www.spur-0.de

Spur-0-Anlage 1935-39, 2 Dampfloks + 1 Elektrolok, 13 Personen- + 15 Güterwagen, 42 Schienen, 6 Weichen, 3 Traf.Kreuzung, 2 Brücken, 5 Laternen u.a.m. Originalkarton vom Kauf der E66/12920 vorhanden! Liste anfordern. Preis: € 5.000 VHB. Tel.: 06321/483343.

Hochwertige Modelleisenbahnsammlung aus Nachlass Wilfried Groß (Firma WILGRO) steht zum Verkauf. Modelle Firma WILGRO, Märklin, u.a. überwiegend Spur 1, teilw. H0. Anfragen über Nachlassverwalter, Rechtsanwalt Christian Wolf über christian.wolf@ra-fws.de oder Tel.: 06641/96740.

Biete Loks II M Harz Art.-Nr. 20811 (LGB/Aster) u. 99222 (Dietz), beide digital u. sound, wenig u. nur innen gefahren. Preis VHS. Ang. an W. Sager, Leipz., Tel.: 0341/4225368, ab 19 Uhr.

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

KUSWA Modellbau – KUSWA, In der Gartenstr. 12, 34513 Waldeck, 05623-973737, Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3, Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

www.augsburger-lokschuppen.de

Verk. Märklin-Zug 26531 H0 limitierter Adler 3 Wagen und Rivarossi 5413 H0 für Märklin Big Boy Dampf. Tel.: 09128/9250829.

www.d-i-e-t-z.de

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

H0m Lok 996001 + 996102, Topzust. Fa. Kehi, Fa. Herr, H0m-2 Pers.-Wg., 1 Packwg. in H0m. Guter Zust. Verk. o. Tausch Fa. Herr 0-Wag. H.-J. Setzepfand, Mauerstr. 1, 06449 Aschersleben.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

stangel MODELLBAHNBAU – Gebäudemodelle, Dioramen, Anlagenbau, Zubehör – www.stangel.pl

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte: ICE-2 u. -3, Tender-, Schlepptender-, Diesel- u. E-Loks u. Triebzüge mit Sound, sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Meheno, Pico, Roco. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.spiel-hobby-Hank.de

www.MDVR.de – Wir nehmen uns Zeit für Sie! – Ihr Partner für rautenhaus digital®

Verk. Fleischmann H0 Loks, Waggons etc. Liste gegen € 0,90 Rückumschlag. Infos unter 0176/54841294.

www.Modellbahnen-Berlin.de

H0, Westmodell, E7008, EP. II (EG-508PR), 1 Kupp. STG. defekt (Fahrwk), € 320,– (nur Nachnahme). H. Klauss, Tel.: 0361/7916612, ab 20 Uhr.

RocoLINE Gleise ohne und mit Bettung, Weichen ohne Bettung, Prellböcke, Endstücke m. Bettung, zu verkaufen. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.modellbahnkellershop.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Bin krank und muß leider aufgeben! Umfangreiche Liste bitte geg. Rückumschlag mit € 1,– Porto! J. Michalak, Pillauerstr. 21, 28816 Stuhl. Ep. III u. IV.

www.modellbahn-pietsch.com

Modellbahn-Boutique
Bärbel Siller
Löbauer Strasse 11, 02730 Ebersbach/Sachs.
☎ 03586/300085 Fax 03586/3690190
www.siller-modellbahn.de
mobabu@t-online.de
Di.–Fr. 10:00–12:00 Uhr + 14:30–17:00 Uhr, Sa. 10:00–12:00 Uhr, Mo. geschlossen

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross – Inh. Mike Lorbeer, Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN, Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa - Work – Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause, Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325, www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Exklusive Handarbeitsmodelle sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren **N, H0, 0, I** und **II**.
Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter **www.lohag.de**
Was im Internet vermekt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.
Lokomotiven, Wagen und vieles mehr
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen.
Wir liefern pünktlich und zum Sonderpeis.
Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte
z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.
Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig. Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.
www.lohag.de
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern:
Tel.: +49 (0)2331/404453



Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

Achtung Sammler! Verkaufe hochwertige Trix-H0-Sammlung – Profi-Club-Modelle, limitierte Trix-Herpa-Zugpackungen, viele MHI-/Sondermodelle und komplette Zuggarnituren. Die Modelle sind unbespielt. Gesamtzustand einschließlich OVP entspricht ladenneu. Bitte Liste anfordern: assirius@t-online.de. 0176/56570426.

www.modellbahnritzer.de

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.kieskemper-shop.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.moba-tech.de

Märklin 2857, 2858, 3083, 3300 zu verkaufen. Tel.: 05582/241.

www.ddr-in-1zu87.com

Gütz. BR 03 1057 Reko A-Nr. 59100 Vitrinenmodell € 300,–. Gütz. BR 52 5354-7 DR „GR Umbau" mit Quetschesse und Wannentender € 200,–. Tel.: 03744/3655105.

www.Feines-in-H0.de

Straßenbahnen: Roco Typ Köln Nr. 8500 = € 75,–, Hermann + Part: Gotha TW = Art.-Nr. 16012C beige/blau mit Antrieb € 85,–. Arbeitswg. 2achs. orange mit Antrieb € 75,–, Piko-Doppelstockwg. Deutsche Reichsb. 6teilig = € 70,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.werner-und-dutine.de

H0 Piko u. a. TT Loks, Wagen, Trafo, Schienen, Weichen, Krzg. Zubehör u. Gebäude gegen Freiumschlag. F. Bernhardt, M.-Schumann-Str. 30, 09217 Burgstädt. Tel.: 03724/173852.

www.dampfzug24.de

Flm. WS-Nr. 1887 Set Ruhr-Schnellw. BR 78254 DR + 3 D-Zugwg., KKK, neu, OK € 210,–; Nr. 1010 T 3 BR 89-462 DR, neu, OK € 125,–; Nr. 1139 BR 39-204, DR, neu, OK, WS, Nr. 1233 BR 218-420-8 DB, blau/beige, dig. m. Sound, neu, OK, WS € 200,–; D-Zug-Wg., Preußenwg., 4-achs., Nr. 5084, 5086, 5089, 5090, grün, neu, OK, KKK € 120,–. E. Schaab, 05625/5981.

www.modelltom.com

Loks, Wagen, div. Fabrikate H0 = neuwertig, ungebr. ovp. vorw. EP III, auch Autos, Zubehör usw. Günstige Auflösepreise. Liste. Tel.: 0911/7664879. reh.norbert@web.de.

www.baehnlewerkstatt.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Fleischm. Nr. 4882 T3 + 5 Pers.Wg. € 160,–. V 218306 € 60,–. Roco V 200027 € 60,–. BR 171128 DR € 90,–. Rivar. Nr. 1358 BR 89638 € 120,–. BR 96022 DR € 140,–. Tel.: 05321/25755.

www.jbmodellbahnservice.de

Tragschnabelwagen 23994 u. 24019 von Trix, je € 150,– u. Kranzug-Set 5597 von Fleischmann € 60,–, in OVP, unbespielt. 030/9298221 oder hwvallee@freenet.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

Märklin-Zug 26531 H0 limitierter Adler 3 Wagen. Verk. Tel.: 09128/9250829. Rivarossi 5413 H0 für Märklin BigBoy Dampf. Verk. Tel.: 09128/9250829.

www.modelleisenbahn.com

H0 Westmodell, E7008, EP II (EG-508PR), 1 x Kupp. Stg. defekt (Fahrwerk, GÜ 106). Vitr. Mod. (nicht gelaufen), € 320,– (nur Nachn.). Klauss, Tel.: 0361/7916612, ab 20 Uhr.

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin-Modelle zu verkaufen. Viele BE-NE-LUX-Raritären wie z.B. 26530/83468/44563. Tel.: 003/37232/ CFL-Werbewagen Basis: 4415. Liste von Neumann, Tel.: 0651/96649674.

www.TTM-Shop.de

Gleichstrom-Modelle zu verkaufen. Div. Marken + Raritäten, sehr preiswert. z. B. Liliput-Wien Lok 45001 € 125,–. Liste von Neumann. Tel.: 0651/96649674.

Märklin Sondermodelle H0
www.marco-denhartog.nl

www.zuz-modellbahn.com

Mä. BR 50 Kab. Tend. € 120. Hamo E 152034-5 € 100. Primex E 132104-1 € 80. Flm. BR 53320 € 80; DRK Silberl. € 25; BR 50 Kab. Tend. € 120; VEB EM 14 2-tlg. Schnelltriebwg. € 90. Piko E 460701 € 60. Roco DR BR 171137 € 85; DB BR 74904 € 85; DB BR E 144509-7 € 60; DB BR 218235-0 € 65. Tyco U.S. E-Lok GGI € 80. Bachmann GS-4 € 65. 02351/14827.

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

günstig: www.DAU-MODELL.de

Verk. Roco H0 Wechselstrom Dampflok 69281 DB 03.1014; E-Lok 43886 DB E 18 06; Dampflok 69311 ÖBB 16.35; 69231 BR 23.10 DR 35 1081-5; Erzbahn-Lok Dm3 900 LKAB 69757; E-Lok 43925 SBB BE 4/6; alle OVP unbespielt, Zustand ladenneu, Preise VB. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

Günther VT 70 (ohne Beschriftung) € 80,–, Kleinserie Dampftriebwagen Kittel + Windberg-Bw, beide rot DB Ep. III € 150,–, Kleinlok-Sammlung 8 Maschinen gegen Gebot, Weinert Bautraktor SBB mit Ladefläche und Kran Tm 9518 € 120,–, Schienentraktor Tm 826 braun mit Dach € 90,–, Artitec Lokschuppen Gernrode Bausatz € 50,–. Versand je € 8,–. H.-J. Spieth, PF 30 01 37, 70756 Leinfelden-Echterdingen.

Modelleisenbahn H0 Gleichstrom, überwiegend nicht bespielt und in Originalverpackung zu verk. Ca. 40 Loks, 140 Güterwagen, 70 Personenwagen. Kontakt unter Chiffre Nr. 10-13-01.

Vertrieb: JANO Modellbau Jörg Albert
Langensalzaer Str. 40 • 99817 Eisenach
Tel.: 03691 / 88 19 85 • Fax: 03691 / 88 19 84
www.jano-modellbau.de
JANO-Modelle H0
NEU
EMF-Modell H0 Traktor Famulus mit Dreischarpflug

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Mä. H0, OK, unbesp.: 37532 BR 120 „Die Bahn verbind." € 100,–; 33190 BR 17.0 € 180,–; 37030 BR 38/10 € 240,–; 39160 BR 42/90 Franco-Crosti grau € 220,–; 37367 V 36 DBP schw. € 150,–; 36804 BR 323 Köf 2, rot € 120,–; 28573 Würt. Zug um 1859 mit Lok „Essl." € 200,–; 30032 BR 24 Delta € 85,–; 30295 KLVM Tenderlok „Lindau" € 120,–. Tel.: 030/8151706.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.1000Loks.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.puerner.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

www.Feines-in-Spur-N.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

www.Feines-in-Spur-Z.de

Ha0 -HartmannOriginal
Modellbeschriftungen
Papier-, Kartonschilder, Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax: 03 52 05/7 54 09

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau und Beratung
Vermietung einer 10x11m Schauanlage

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

LGB Großbahn mit Schienen. 9 Lokomotiven, 3 Wagen teils mit Karton. J. Wallasch. Tel.: 0781/55719.

Verkaufe umfangreiche Sammlung Trucks in Originalverpackung. Ca. 400 Stück. Pro Stück € 1,–. Tel.: 08141/889351 oder 0175/3616244.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnzubehoer.at

Wegen Aufgabe der Anlage zu verkaufen occ. Uhlenbrock **Track Control Gleisbildstellpult,** Paket besteh. aus: 100x Nr. 69100, 26x Nr. 69210, 34x Nr. 69212, 30x Nr. 69214, 36x Nr. 69220, 25x Nr. 69230, 22x Nr. 69250, 1x Nr. 69050, Anschlussmodul, Neupreis € 5300,–, als Gesamtpaket zum Superpreis von € 500,–. Tel.: 0041/712787722, hukamin@bluewin.ch.

www.modellbahnservice-dr.de

N: Lok's Standmod. Dampf, Diesel u. E-Lok's. Davon 10 Deutsche. Mit Typenblatt (Beschreibg.). Tel.: 030/53002793.

www.jordan-modellbau.de

Stromabnehmer
www.SOMMERFELDT.de

Paternoster
Alle Spurweiten
-die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Ich kann es kaum glauben, dass im nächsten Jahr es 40 Jahre sind, in dem ich die Vitrinen für alle Spuren vertreibe. Die Bauart hat sich in den Jahren nicht verändert weil die Qualität sich bewährt hat. Unlängst kam eine Bestellung aus Stuttgart und der schreibt u. a. aus „Ihrer Stuttgarter Zeit habe ich einige Vitrinen und möchte noch eine erwerben". So etwas freut mich. Liegen da doch über 30 Jahre dazwischen. Einige von Ihnen wissen es, dass ich 1974 als es damit angefangen hat in Stuttgart wohnte. Wenn Sie ein Prospekt über die Vitrinen für alle Spuren wollen, schreiben Sie (Postkarte genügt) an Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln oder Tel.: 0221/8901023. Bin aber, weil ich kein Büro habe, nicht immer zu erreichen.

PROJEKTDESIGN HOLZHAMMER
ABSAM / TIROL
www.projektdesign.at
• Modellanlagenbau
• Module/Segmente
• Dioramen
• Vitrinen
• Produktlinie
HOGOS FINEST
Georg Holzhammer
Stainerstraße 15a • 6067 Absam
Tel (+43)0676/4229996
Fax (+43)05223/20958
Mail: projektdesign@cnh.at

MDVR
Ihr Partner für **rautenhaus digital®**
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Tel.: +49 (0) 21 54 - 95 13 18
eMail: info@mdvr.de
++ http://www.mdvr.de +++ http://www.mdvr.de +++ http://www.mdvr.de +++ http://ww

RMX⁷ – Die DCC-Alternative

Die Zentraleinheit RMX⁷950USB ist der Mittelpunkt des RMX-Systems. Sie unterstützt neben **DCC-Lokdecodern** mit kurzen und langen Adressen und allen Fahrstufen auch die Formate **Selectrix** und **Selectrix2** in allen Varianten. Bis zu **9999 Lokadressen** lassen sich simultan verwalten, unabhängig vom Format der Decoder. Die Besonderheiten des RMX-Systems im Vergleich zu anderen Multiprotokoll-Systemen sind die **Echtzeitfähigkeit** sowie die **völlige Wahlfreiheit** beim Einsatz der Decoder - es können 9999 DCC- oder 9999 Selectrix2- oder 112 Selectrix-Adressen oder Kombinationen daraus **gleichzeitig** adressiert werden, während andere Systeme beispielsweise nur 16 fremde Adressen erlauben.

MDVR - Walter Radtke - Unterbruch 66c - 47877 Willich-Schiefbahn

fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau GmbH
In unserem 100-seitigen Katalog finden Sie viele interessante Werkzeuge und Zubehör. Bitte 3 Briefmarken zu je 1,45 € zuschicken, Ausland 5 €.
Am Klinikum 7
D-02828 GÖRLITZ
Tel.: 03581 42 96-28
Fax: 03581 42 96-29
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalsysteme
Märklin-Motorola und DCC!
Weichendecoder (4fach) ab € 21,90.
Rückmeldemod. (16fach) ab € 26,50.
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

175 Jahre Eisenbahnen in Österreich! Der ausführliche Film über diese IGE/SWR-ER Tour vom 18.–25.08.12 ist als 3teiler fertig und kann wie viele andere Filme gern bestellt werden. Alle Filme sind Eigenproduktionen – keine Verwendung von Fernsehmaterial! Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil 0172/3666774 Mo–Fr ab 16 Uhr, Sa+So 9–20 Uhr, E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

www.bahnbuch.de

Teilauflösung: Eisenbahn-, Bildbände, Wagen-Archiv Bd. 6.1–6.3 EK-Themen, EB-Journale, Straßenbahn-Archiv 5-Berlin. Tel.: 0341/2314075.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

ME ab Heft 1/1967 bis 12/2012, Gesamtabgabe für € 150,–. Selbstabholung Dresden. Tel.: 0351/4127660, Fax: 0351/2098427.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Geschichten, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

www.bahnundbuch.de

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

www.koll-verlag.de

Gegen Gebot: DB Kursbuch 88/89, Fahrzeuge der DB 1976, Luxuszüge H. Aga 208 Seiten 1997 Portugal-China. Große Eisenbahnreise 200 S. hobby.eisenbahn@web.de.

Betriebsbücher Dampf Sammlungsauflösung: 30 Originale + 90 Kompl. Kopien. Liste + Infos unter Tel.: 06352/2368. K. Decker.

www.vgbahn.de

Verkaufe MB = 1960 und von 1968 bis 1990 komplett, gebunden (Blauer Einband, goldene Schrift). Preis auf Verhandlungsbasis. Monika Wetzel, Bärenburger Weg 45, 01277 Dresden.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Dampfbahn-Magazin kpl. 2008–2011 u. Einzelhefte 1/2012 u. 2/2012 u. 1 Zittauer Triebwagen VT 137 nur kpl. abzugeben € 25,–. Tel.: 030/6722549.

MEB 1995–2012 sowie eine Kiste voll alter Kataloge u. Literatur zu verschenken geg. einen kl. Obolus in die Sparbüchse meines Kindes, Selbstabholung. Tel.: 0171/4982805.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Biete ca. 14.000 s/w-Fotos DR/DB/Ausland nach Bestellung aus Liste (Liste bitte auf CD mit FU € 1,45 + € 2 ,– für CD anfordern), Fotos z. Zt. € 0,40/St. + Porto. Ebenfalls Farbfotos (Bild vom Dia) im Angebot, bitte gewünschte Baureihe angeben. Biete auch Kleinbild-Original-Farbdias DR/DB/DBAG (auch etwas Ausland) von ca. 1990 bis heute in Ansichtssendungen an. Preis je Dia € 0,75 + € 1,45 Porto je Sendung. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau.

VERKÄUFE
Fanartikel

Original-Lokschild und Betriebsbuch 39 148 gegen Gebot zu verkaufen. H. J. Obermayer, Tel.: 0711/531186.

GESUCHE
Dies + Das

Suche dringend Imtellibox oder Märklin 6021. Tel.: 07727/92998. Eugen Hobt, Neue Heimat 7, 78147 Vöhrenbach.

Lokomotivschilder. Sammler sucht Lokomotivschilder. Faire Preise garantiert. Lokschilder@gmail.com. Tel.: 0175/5060176.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Kleinanzeigen sind preiswert und helfen verkaufen!

Ich suche Ihre Modellbahnsammlung in den Spurweiten N, H0, H0e, 0 und LGB. Gerne auch umfangreich. Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Lokschilder und alles von der großen Eisenbahn. Angebote an F. Segebarth, Tel.: 0385/2004211, Fax: 0385/2004212 oder 0151/27578073, Mail: frank@mec-wismar.de.

Suche dringend Imtellibox oder Märklin 6021. Tel.: 07727/92998. Eugen Hobt, Neue Heimat 7, 78147 Vöhrenbach.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Wer verkauft Gerard Spur II/G BR 70, nicht fahr-/rollfähig, als Schaustück für BR 70-Fan zu bezahlbarem Preis? Angebote vertraulich unter E-Mail: schmuddelwetter@hotmail.com.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

LGB und Echtdampf gesucht, Kauf auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Magic Train von Fleischmann – Personenwagen, Güterwagen, auch defekt gesucht. Angebot erbeten per Tel.: 04741/8535.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur 0, 1, LGB 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche größere Modelleisenbahn, Sammlung o. Anlage, Spur H0, N, Z, 1, ggfls. auch Abbau, Modellautos. Tel.: 06023/993291, 0151/62641557.

H0m-Rollwagen von Herr-Zeke mit Kuppelstange, Roco-H0e Set 34512, Loren mit Bänken und Personen, Sonderserie 1997. E. Schaab, 34308 Bad Emstal, Tel.: 05625/5981.

Ankauf v. Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen oder Geschäftsauflösungen werden bevorzugt. Seriöse Abwicklung sowie Barzahlung wird garantiert. Bitte nur neu- oder neuwertige Modelle in OVP anbieten. Tel.: 06722/9949910 oder 0172/2020433.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Sammler sucht gut erhaltene H0e-Modelle der Wangerooger Inselbahn zu kaufen. Tel.: 09123/82299 (ab 19 Uhr). E-Mail: dr.hammerschmidt@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche H0 Roco Fleischmann 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ich suche Modellbahnsammlungen der Spurweiten H0 und H0e. Auch Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Gerne auch umfangreich. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage in Gleichstrom gesucht, gerne sehr umfangreich – faire, diskrete Abwicklung, Barzahlung, Abholung. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 022 35/4659115; Fax: 03212/1365334; mobil: 0160/3345830.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Su. Ro. Schiebeplanwg., z.B. 66303, 66321, 66323, 66328, 66517, 66312, 47661, 47662, 47663, 66310, 66310, 66314, 66317, 66310+66479. Alle Wg. sind Rils bzw. Rilns. 0176/69344006.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

H0-Loks ROC, FLM, TRX, LIL neu oder neuwertig in OVP gesucht. DRG, DB, EP. II-IV. Gleichstrom analog, brünierte Räder sowie Originalzustand bevorzugt. Tel.: 07022/560794.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Suche: Model Loco Bausatz BR 98.11, evtl. auch Fertigmodell in sehr gutem Zustand. Keinen Schrott. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche pleuelsynchrones Dampflokgeräusch (Nossenheim oder Fa. Schwarz??), möglichst mit Anleitung und Größe des Kondensators. Tel.: 02244/5403.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche Anleitungsheft: Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn. Tel.: 03901/33459.

Hefte **1 (2000), 2 (2001), 3 (2002), 4 (2003) und 5 (2004)** von **MIBA Extra Modellbahn digital** gesucht. Tel.: 02992/903431. Dr. Josef Schmitte, Weist 4, 34431 Marsberg.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche zuverläss. und detaill. Erinnerungen zum Bespann-Abschnitt Stralsund-Putbus der Saison-D-Züge von und nach Putbus in den 1960er Jahren. Auch Fotos aller Art dies betreffend. Freundl. Zuschr. erbeten an Hans-Jörg Bergmann, Allende-Platz 23, 07747 Jena.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Fotos der letzten Betriebsjahre Altenburg-Narsdorf, Altenburg-Zeitz, Groitzsch/Pegau-Neukieritzsch, Frohburg-Kohren-Sahlis. Tel.: 03447/314663.

GESUCHE
Fanartikel

Kaufe Bahnuniformen 1850–1945, kein DB/DDR. Suche auch Militärische Uniformen, Helme, Orden, Säbel usw. 1800–1945, gute Bezahlung. Tausch gegen altes Märklin-Roco-Material möglich (vor 1945). Tel.: 07385/966884 (abends).

SONSTIGES

Modellbahner aus Berlin sucht Unterstützung/Hilfe bei anstehenden Elektroarb. geg. Bez. thomaspill@aol.com.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 2.11.2013, 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus, 04509 Delitzsch mit Sonderausstellung „Notbremen", 19 Uhr: Sammlerstammtisch. Infos: Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de, www.eisenbahneruniform.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.kieskemper-shop.de

Eisenbahn- u. Modelleisenbahnfilme im Internet: http://www.youtube.de/user/Hornhausen.

www.menzels-lokschuppen.de

Dauerleihgabe an Modellbahnverein. Große H0-Schau- u. Lehranlage, ca. 400 m^2 Flächenbedarf erforderlich. BHF Waldheim; Hartha; Geringswalde; Rochlitz. Sachkunde- und Unterbringungsgarantie beizubringen. Ca. 150 Loks + Wagenmaterial aus Ost + West; Raritäten!! + Ausstattung. Kontakt: Küpper, Schillerstr. 19, 04736 Waldheim. Tel.: 0177/3891603.

Biete Lokschilder: Niet: E 42 074, 242 190-7, 143 850-6; Guß-Leichtmetall: 92 6502; Deutsche Reichsbahn, mit Rand, Guß; DB-Keks, Guß. Alles gegen Gebot. Foto gegen Freiumschlag € 0,55 oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau, E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub im Erzgebirge f. Dampflokfans, FeWo i. Cranzahl n. Oberwiesenthal, 200 m z. Bahnhof m. Kleinspurbahn + DB, Kü., Bad, TV, 2 Pers. € 35,–/Ün. Tel.: 037342/209354.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Braunlage/Oberharz: schöne 3-Zi.-FeWo m. Balkon, sep. Küche, 70 m^2, bis 5 Pers., ruhige Lage, Wanderwege/Loipen am Haus, € 39,–/Tag + Endreinigung. Tel.: 02556/997625.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

www.hotel-altora.de

Ferienhaus: Verbringen Sie Ihren Urlaub im ehemaligen Bahnwärterhäuschen auf der Strecke Stuttgart-Würzburg bei km 138,5, da wo das liebliche Taubertal auf die Region Mainfranken trifft. Weitere Info unter www.ferienhaus-tschutschu.de oder Tel.: 09347/282 (ab 17:00 Uhr).

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Sellin/Rügen, Ferienwohnung mit Balkon, direkt an der Strecke des „Rasenden Rolands", nur ca. 500 m bis zum Bahnhof und zum Strand. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de

Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi.-FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

22.09.: Tag der offenen Tür mit kl. Börse, in 64732 Bad-König/Zell, An der Alten Schule 4, 10–18 Uhr. Modelleisenbahnfreunde Odenwaldkreis e.V., Jugendabteilung, www.mfo-odw.de.

29.09.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

06.10.: Modellbau- und Modelleisenbahnbörse von 10–16 Uhr in der Turn- und Festhalle des VT Contwig, Schillerstr. 22, 66497 Contwig. Interessenten können sich melden bei Herrn Großmann, Tel.: 06332/568982 bzw. Mail: 54grossi@freenet.de.

06.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech, in der Orangerie, von 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, 0152/34260938.

12.10.: München, DB-Kantine, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, von 10–15 Uhr, Richelstr. 3. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

12.10.: Modellbahnbörse von 10–17 Uhr mit Fahrzeugschau. Info: SVG Eisenbahn-Erlebniswelt Horb, www.eisenbahn-erlebniswelt.de, info@svgmbh.com, Tel.: 0711/8878140.

13.10.: 35. Regensburger Modellbahnbörse von 10–15 Uhr. Eintritt: Erw. € 2,50, Kinder € 1,50, in der unteren EVS 1927-Sporthalle, Regensburg. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V. www.rswe.de, Ansprechpartner: B. Heinrich, E-Mail: b.heinrich-regensburg@t-online.de. Tel.: 0157/76415997.

13.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–18 Uhr, 26605 Aurich, Mercedes-Benz Niederlassung, Leerer Landstr. 78, Info: 04941/80983.

13.10.: Ausstellung mit Tauschbörse von 11–16 Uhr im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve e.V. in der Benzstr. 24 des Gocher Industriegebietes West. Weitere Informationen unter www.efgk.cabanova.de.

19.10.: 12. Modellbahn-/Modellauto- und Spielzeugbörse der ModellEisenbahnFreundeFrankenthal e.V., 10.30–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim. Info: MEF-Ft e.V.; Tel.: 06233-353-8039; www.modellbahnboerse-frankenthal.de.

www.star-maerkte-team.de

19.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 28219 Bremen-Walle, Walle-Center, Waller Heerstr. 103. Info: 040/6482273.

20.10.: Modellbahn-Börse von 10–14 Uhr, Gaststätte „Zur Linde" in 02957 Krauschwitz, Bautzener Str. 26. Info: 035771/55536.

20.10.: Regensburg-Barbing. Modelleisenbahn- u. Auto-Markt. 10 bis 14 Uhr in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 09951/2276. www.haasveranstaltungen.de.

20.10.: 35. Heusweiler Modellbahnmarkt, von 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

www.adler-maerkte.de

26.10.: 67. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt von 8–13 Uhr in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str. Info: NMC 1963 e.V. Klaus Wunschick, Poststr. 40, 06618 Naumburg/Saale. Tel./Fax: 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

26./27.10.: 26. Modellbahntage mit Börse am Samstag, in der Stadthalle in 88677 Markdorf. Öffnungszeiten: Sa. von 9–16 Uhr, So. 11–17 Uhr. Info-Tel.: 07544/4242, info@mef-markdorf.de, www.mef-markdorf.de.

27.10.: Modellbahn- und Autobörse in 36093 Künzell/Fulda. Veranstaltungsort ist das Gemeindezentrum am Hahlweg 32–36, von 10–16 Uhr. Veranstalter Ha+HM Veranstaltungen. Tel.: 0661/3804611, Fax: 34212.

27.10.: 13. Nidderauer Modelleisenbahn- und Spielwarenbörse, von 10–15 Uhr, 61130 Nidderau-Ostheim, Bürgerhaus, Hanauer Str. 1. Veranstalter: Feld- und Kleinbahnverein e.V.. Tel.: 06181/780391, reichelt-gaertner@web.de.

27.10.: Modelleisenbahn- und Automodell-Tauschbörse, 10–16 Uhr, in der Stadthalle, 37308 Heilbad Heiligenstadt, Aegidienstr. Anmeldung: 0160/1566213 oder 03606/603934, Info: www.hev-ev.de.

02.11.: Modellbahn- u. Modellautobörse, von 10–15 Uhr, Hotel „Zur Hoffnung", Werther bei Nordhausen. Tel.: 03631/462460.

16.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

24.11.13 + 19.01.14: Modellbahnbörse Butzbach, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

AUS DER IDEENKISTE

Schilder aus Österreich

In den Basteltipps der Ausgabe 8/2013 fanden sich auch sehr gute Ausführungen von Raphael Otto zu Stationsschildern. In diesem Zusammenhang ist für Modelleisenbahner, welche nach österreichischem Vorbild bauen, vielleicht auch der unter http://ortstafel.org/ verfügbare Bahnhofsschildgenerator von Interesse. Auf dieser Seite können auch Ortstafeln nach österreichischem, deutschen und schweizerischen Vorbild sowie Haltestellentafeln für Bushaltestellen erzeugt werden. Unter http://www.kennzeichengenerator.com steht übrigens ein Kennzeichengenerator für Österreich, Deutschland, Schweiz und Liechtenstein zur Verfügung, so dass auch die Straßenfahrzeuge richtig beschildert werden können. *Michael A. Henkel*

Einfach einspeisen

Die sichere Stromversorgung ist bei Spielanlagen für Kinder entscheidend.

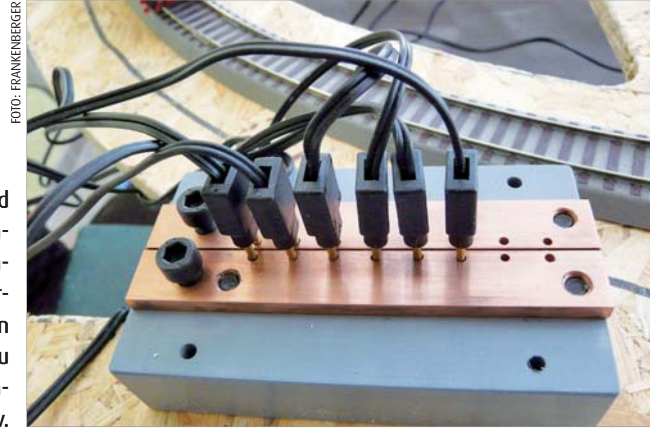


FOTO: FRANKENBERGER

Die zentrale und jederzeit veränderbare Stromversorgung erleichtert den Auf- und Abbau von Spielanlagen massiv.

Beim Aufbau einer transportablen Modellbahnanlage für unseren Enkel Ben haben wir das robuste Gleismaterial Geoline der Firma Roco verwendet. Um eine schnelle und sichere Verdrahtung zu gewährleisten, wurde der oben abgebildete Verteiler gebaut: Ein PVC-Block mit zwei aufgeschraubten Kupferstreifen, die mit Bohrungen versehen sind. Ein Gleisabschnitt erhielt zwei DC-Einspeisungselemente, wovon ein Anschlusskabel zur Stromversorgung dient, jedes weitere bekam ein Einspeisungselement. So kann die Anlage jederzeit verändert oder erweitert werden, ohne dass Lötarbeiten erforderlich werden. Daher ist dies auch ideal für Teppichbahner. *Stefan Frankenberger*

Stabilisieren

Mit Klarlack lassen sich Gelenke so verstärken, dass sie bei Bewegungen nicht so leicht brechen.



FOTO: JONAS LOHR

Viele H0-Modelle sind heute keine reinen Stand- und Vitrinenmodelle mehr. Oft sind viele Teile so konstruiert, dass sie bewegt werden können.

Die kleinen Miniaturen im H0-Maßstab sind schon längst keine reinen Stand- und Vitrinenmodelle mehr. Immer mehr Funktionen und bewegliche Teile erhöhen die Faszination. Für solche Details kommt es im Formenbau auf jeden Zehntel-Millimeter an und so ist es nicht verwunderlich, dass die Gelenke manchmal zu leichtgängig sind oder bei häufiger Benutzung leicht ausleiern. Was ist zu tun, wenn die Teile wie beispielsweise beim abgebildeten Tieflader nicht halten? Zuerst wird das entsprechende Teil demontiert und die kleinen Achsen des Tiefladers, um die sich die Rampen drehen, werden gereinigt. Danach wird die Achse vorsichtig mit Klarlack bepinselt, was eventuell mehrfach wiederholt werden muss. Mit jeder neuen Schicht Klarlackauftrag verdickt sich nun die Achse und bietet den Klammern der Rampe mehr Widerstand. Jetzt ist Geduld gefragt, denn der Lack muss vor der Montage absolut ausgehärtet sein! Andernfalls verklebt er die beiden Teile und es bewegt sich gar nichts mehr. Bei der Montage ist große Vorsicht geboten, damit die Klammern nicht abbrechen, wenn sie über die verdickte Achse schnappen! Wenn man alles richtig gemacht hat, lassen sich die Teile auf jede gewünschte Position einstellen, ohne herunterzusacken. *Jonas Lohr*

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Leser dürften sich bereits gewundert haben, wie es uns möglich ist, Modelle stets in anderem Umfeld in Szene zu setzen. Kein riesiges Dioramen-Sammelsurium, sondern ein der Theaterwelt entlehnter Kunstgriff gestattet dies.

HINTER DEN KULISSEN

TEIL I

Nach intensiver Beschäftigung mit Neuheitenfotografie in unserer früheren Bad Waldseer MEB-Redaktion hatte sich meinerseits gewisse Routine eingestellt – als Fotograf wie als Kulissenschieber. Angesichts des letzten Wortes mag sich der Leser nun vielleicht die Augen reiben, doch lässt sich freilich nicht jede Neuerscheinung auf einem eigens angefertigten Diorama präsentieren. So bedarf es trickreicher Improvisation. Illusion ist eben alles, erkennen wir im Theater wie am Film-Set gleichermaßen. Und irgendwo dazwischen findet sich auch unser Sektor der Modellbau-Fotografie. Jedes Bild besteht letztlich nur aus den drei Basis-Ebenen Vorder-, Mittel- und Hintergrund, deren gekonnte Kombination erst eine eindrucksvolle Szenerie ergibt.

Noch mehr Tiefenwirkung erhält man, wenn man diese drei Grund-Bildebenen zusätzlich noch in weitere Zwischenebenen splittet. So wurde die Szene für das Aufmacherfoto dieses Beitrags aus Vordergrund-Kulisse, Bahndamm-Kulisse, Fahrleitungs-Kulisse, Straßendamm-Kulisse, Telegrafenleitungs-Kulisse und Felswand-Kulisse zusammengestellt. Zwischen den einzelnen Kulissenteilen liegen jeweils Drainagegräben, was die Übergänge kaschiert und so das Motiv insgesamt wie aus einem Guss erscheinen lässt. Auf weitere Requisiten wie beispielsweise (grundsätzlich lose zu drapierendes) Buschwerk wurde auf diesem Bild bewusst verzichtet. Wichtig ist beim Bau der Kulissensegmente nämlich, dass man prägnante Gestaltungselemente, die den Wiedererkennungsfaktor ausmachen, möglichst vollständig vermeidet. Stattdessen genießt ein Höchstmaß an Wandlungsfähigkeit mittels Freiraums zur provisorischen Feingestaltung Priorität.

Sämtliche hier gezeigten Landschaftskulissenteile wurden im einfachen Leichtbau gefertigt – auf Basis verschieden starker Styrodurplatten. Auf diese Weise sind sie stets bequem zu handhaben, dennoch aber sehr robust. Dank des Verzichts auf eine feste Detailgestaltung können Landschaftsteile mit Bahndämmen verschiedener Modellmaßstäbe kombiniert werden. Im Markelsheimer Atelier entstanden un-



Weder Anlage noch Diorama: Hier sieht man lediglich ein loses Arrangement aus nicht weniger als sechs Kulissensegmenten.

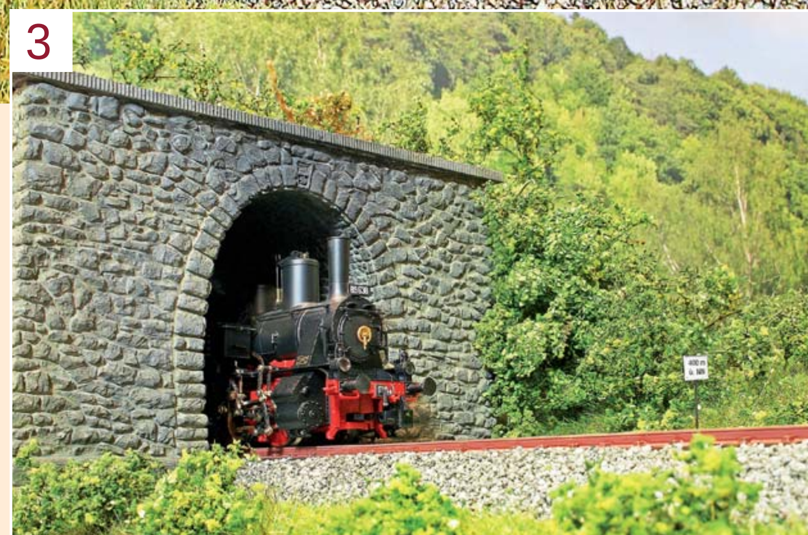


1

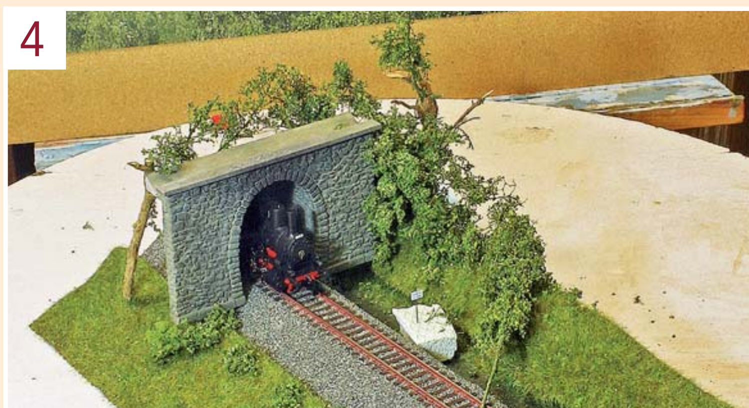
Mini-Version: Vordergrund, Gewässer-Kulisse, N-Bahndamm, Fotohintergrund von Auhagen.



Ergebnis: Für unser Einsteigerlexikon entstand dies Foto mit den beiden V 60 in N. Hätten Sie je die in Bild 1 gezeigte Machart erwogen?



Der Hintergrund verleiht hier besondere Realitätsnähe. So würde man aber wohl dennoch ein Diorama vermuten... Blättern Sie um!



In Wahrheit entstand auch das letzte Foto mit Hilfe von Kulissenteilen! Loses Buschwerk kaschiert alles, was die Illusion zerstören würde.

längst diverse Bahndämme in H0 und TT, ein neuer Basis-Vordergrund, ein Straßendamm sowie ein Felswand- und ein Böschungs-Abschluss für den hinteren Mittelgrund, außerdem schlanke Telegrafenleitungs- und Fahrleitungs-Kulissen.

Beginnen wir heute mit dem Einstieg, in Teil 2 knüpfen wir mit der weiteren Gestaltung an. Unsere Werkstattfotos dokumentieren die angewandten Basteltechniken. Vielleicht bekommen ja auch Sie Lust, für eigene Fotozwecke individuelle Kulissen herzustellen? □ *Michael Robert Gauß*



Auch ohne heißen Draht geht's bestens: Styrodurplatten werden mit einer scharfen Handstichsäge in Landschaftsform gebracht.



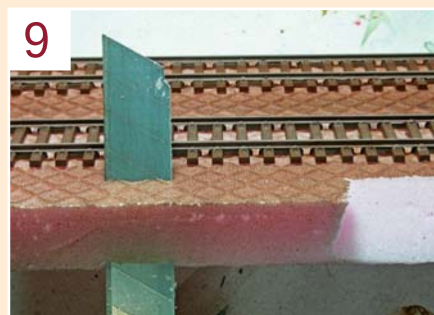
Übergänge lassen sich mittels einfacher Raspel ausrunden. Die Krümel sind weit weniger anhänglich als bei Styroporverarbeitung.



TT-Filigran-Gleise: Die Schienenprofile müssen zunächst in das Schwellenband eingezogen werden. Zerreißprobe für die Nerven!



Rocos H0-Gleise wurden zunächst mit dunkelbraunem Kunstharz-Mattlack übersprüht, nun mit Aqua-Color Nummer 83 eingerostet.



Ordentliche Böschung: Da ausschließlich eine Styrodurplatte die Basis bildet, kann deren Anschrägung sogar nachträglich erfolgen.



Flugrost: Orangeocker wird als Lasur aufgetragen und sorgt so für eine verstärkte plastische Wirkung der Kleineisen-Nachbildung.



Böschungsschotterung: Dispersionskleber wurde mit braunen Pigmenten angereichert, eine erste Schotter-Schicht eingebettet.



Trocken wird der Schotter von Koemo in Form gebracht, sodann mit Fließverbesserer übersprüht und mit Schotterkleber fixiert.



Stellprobe mit eingleisigem H0-Bahndamm auf Landschaftskulissen im Rohbau. Hinten sieht man eine kürzere Fahrleitungs-Kulisse.

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Roco

Music Edition

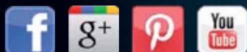
Hier spielt die Musik!

Bahn- und Musikgeschichte in neuer Harmonie
H0-Modelle, die Musik spielen! Mit der Music Edition gibt der Innovationsführer Roco wieder einmal den Ton an. Ob Loks in Sonderdesigns, mit denen Bahngesellschaften klassische Komponisten ehren, oder die Ikone der 1950-er Jahre, der Dieseltriebzug VT 12.5 – die Modelle der einzigartigen Sammelserie spielen ausgewählte Musikstücke. Der VT 12.5 bringt natürlich mit heißem Rock und Twist Anlagenbeteiber und deren Gäste in Fahrt.





Dreiteiliger DB-Dieseltriebzug VT12.5 der „Vogelfluglinie" Hamburg-Kopenhagen.



www.roco.cc



Mit zwei Wagen ist die Lok fast unterfordert: Mit dem kräftigen Antrieb auf beide Achsen und einem hohen Gewicht hat sie ordentlich Zugkraft.

Mit der Rangierdiesellokomotive der Reihe V 20 aus der Werkstatt Joachim Beckmanns ist im Jahr 2013 die erste Neukonstruktion eines TT-Lokmodells im Handel erschienen.

Die kleinste Große für die Mitte

Obwohl nur wenig größer und kräftiger als die etwas früher entwickelten Kö(f) II, waren die von 1939 bis 1943 gebauten WR 200 B 14, so die ursprüngliche Bezeichnung, doch leistungsfähige Rangierloks, zugleich die kleinste Wehrmachtsbauart und Kriegslok. Zugkräftig zeigt sich auch das neue, 88 Gramm schwere Beckmann-Modell für die Spur der Mitte, ebenso fällt das gleichmäßige und relativ geräuscharme Fahrverhalten positiv auf. Bei 2,5 Volt beginnt die Beharrungsfahrt, ab etwa 5 Volt leuchten die warmweißen LED gleichmäßig hell und bei 12 Volt wird eine Geschwindigkeit von umgerechnet rund 60 km/h erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds beträgt 55 km/h. Die Stromabnahme erfolgt trotz bauartbedingt nur vier Kontaktpunkten zuverlässig. Der kleinste befahrbare Halbmesser ist mit 267 Millimetern angegeben.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gewicht; Zugkraft; Fahrverhalten; Fahrgeräusch; Höchstgeschwindigkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Aufstiegsleiter etwas grob; Bremsklotzabstand; Preis*

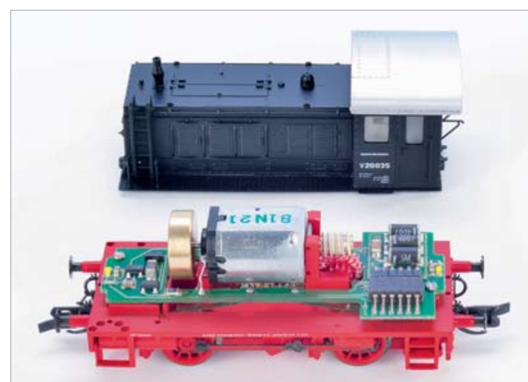
PREIS: *189 Euro (UVP)*

URTEILE:

Die erhältlichen Varianten von Reichs- und Bundesbahn unterscheiden sich nicht nur in Lackierung und Nummer: Das Lüftergitter an der Stirnseite und der aufgesetzte Schalldämpfer sind deutlich erkennbare Unterscheidungsmerkmale. Während die Handläufe am Führerhaus angespritzt sind, erfreuen die sehr filigranen Griffstangen entlang des Vorbaus, die rückseitigen Bügel und die Bahnräumer das Auge, ebenso die feinen Radsätze und Kuppelstangen. Die Aufstiegsleiter vorn hätte vielleicht weniger grob sein dürfen, hält so aber auch beherzten Zugriffen stand. Einziger weiterer Kritikpunkt ist der Abstand der Bremsklötze zu den Radreifen. Er hätte etwas geringer ausfallen können. Insgesamt ist die neue V 20 ein gelungenes Modell mit wenigen Abstrichen. □ *Olaf Haensch*



Bis auf die Aufstiegsleiter am Vorbau erfreut das Modell mit niedrigen Spurkränzen und feinen Details an Fahrwerk und Gehäuse den TT-ler.



Das Kunststoffgehäuse ist leicht abzuziehen und legt Elektronik, NEM-651-Schnittstelle und den fünfpoligen Motor frei.



Auch eine DB-Version gibt es. Dort verblieben die meisten Maschinen und fuhren noch bis 1979.

FOTO: RAINER ALBRECHT



Ein echter Koloss auf Schienen ist die 45 010 mit Neubaukessel von Liliput.

Lilliput liefert ein Modell der frisch sanierten Nürnberger Museumslok 45 010 für Gleich- und Wechselstrombahner in H0 aus.

Goliath zum Jubiläum

Am 17. Oktober 2005 richteten sich die Blicke der Eisenbahnfreunde nach Nürnberg: Im Lokschuppen des Verkehrsmuseums in Nürnberg war ein Großfeuer ausgebrochen, bei welchem auch das letzte erhaltene Exemplar der Baureihe, die 45 010, stark beschädigt wurde. Inzwischen, acht Jahre später, wurde die Lok wieder optisch restauriert. Die Loks der Baureihe wurden 1936 und 1937 von der Firma Henschel gebaut. Insgesamt gab es 28 Exemplare. 45 010 wurde bei der Deutschen Bundesbahn mit geschweißtem Kessel und einer Stoker-Einrichtung für den Kohletransport versehen. Nach Jahren als Bremslok in Minden kam die Maschine zur DGEG nach Neustadt, ehe sie 1985 optisch vom der DB aufgarbeitet wurde.

Das Modell von Liliput zeigt die Maschine im aktuellen Zustand, wie sie im DB-Museum in Nürnberg bestaunt werden kann. Im Gegensatz zur Originalmaschine kann die exakt verkleinerte Kopie aber auch fahren! Anlass für dieses limitierte Jubiläumsmodell, das in einer repräsentativen Metallschachtel geliefert wird, ist die Gründung von Bachmann Europe Plc vor 20 Jahren. Das Wechselstrommodell ist unter L 131733, die Gleichstromlok unter L 131730 erhältlich. Ausgestattet ist die Lok mit einem 21-poligen Digitaldecoder von ESU und Radsätzen nach NEM 340. Sie ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet. Das Gehäuse der Lok besteht größtenteils aus Metalldruckguss, was dem Modell ein Gewicht von 646 Gramm verschafft. Ein fünfpoliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse treibt zwei Tenderachsen des Modells an. Zwei Achsen sind federnd gelagert und zwei Achsen sind mit Haftreifen versehen, so dass der Lokführer auf das Sanden beim Anfahren verzichten kann. Schön ist, dass der Tender durch einfaches Ziehen von der Lok getrennt werden kann. Leider ist die Befestigung der Stangen mittels Schlitz- und Sechskantschauben nicht mehr zeitgemäß. □ *kf*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feine Detaillierung; saubere Lackierung; gute Laufeigenschaften dank hohem Gewicht*

KONTRA: *Stangen mit Schlitz- und Sechskantschrauben*

PREIS: *399 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Märklins My-World-81



Märklins überarbeitete 81 006 ist nun auch in der My-World-Serie erhältlich. Die H0-Lok entspricht der überarbeiteten 81, die zum Beispiel im Startset 29165 (für 109 Euro) erhältlich war. Im Vergleich zur alten 81 von Märklin sticht das feinere Gehäuse ins Auge. Leider ist der Rahmen nun aus Kunststoff, während das Gehäuse nach wie vor aus Metall ist. Das Gestänge ist brüniert, allerdings zum alten Märklin-Modell vereinfacht. □ *K. Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Verfeinertes Gehäuse; saubere Lackierung*

KONTRA: *Preis; vereinfachtes Gestänge; sichtbares Motorgehäuse*

PREIS: *109,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒



Schlicht und schön: Auch die 2050 der Epoche V hat viele Liebhaber.

Von der 2012 erschienenen 2050 der ÖBB in N sind nun zwei neue Versionen erhältlich.

GM for ÖBB

Die 18 in den 50er-Jahren an die ÖBB gelieferten dieselelektrischen Loks der Reihe 2050 basieren auf amerikanischer Antriebstechnik von General Motors. Die kleine Serie war meist um Wien und im Waldviertel unterwegs. Im Jahr 2004 endeten die Planeinsätze. Die letztjährige Neukonstruktion von Arnold gibt die Proportionen der 2050 schön wieder. Die Detaillierung des Gehäuses wirkt an den Seitenflächen etwas unscharf und beispielsweise bei den Nieten überzeichnet, insgesamt aber noch stimmig. Störend sind die weiterhin orangegelben LED des Spitzenlichts und die nicht ganz passgenauen Eckfenster. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ausgewogene Fahreigenschaften; stimmige Proportionen; saubere Bedruckung*

KONTRA: *LED-Beleuchtung; Eckfenster; Gravur der Lokseiten*

PREIS: *169,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Formschön in Vorbild und Modell: Reisezugwagen der Bauart Y/B-70.

Von Kühn-Modell kommen neue Y/B-70-Wagen in 1:120, zunächst in typischen DR-Ausführungen.

TT-Neogotik

Die markante Dachform der Bautzener Y-Wagen erinnert an gotische Spitzbögen. Die letzte Bauform Y/B-70 weist gegenüber den früheren Varianten B und Y diverse UIC-konforme Änderungen auf, die auch die neuen Kühn-Modelle repräsentieren. Markant sind die feinteiligen Görlitz-VI-Drehgestelle sowie die glatten Wagendächer. Ist schon die Detaillierung inklusive Inneneinrichtung überzeugend, so sind die äußere farbliche Gestaltung und Bedruckung der maßstäblich langen Modelle als hervorragend zu bezeichnen. Die Stromabnahmebleche in den Drehgestellen sollte man noch schwarz kaschieren. □ *Olaf Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Hohe Detaillierung außen wie innen; hervorragende, umfangreiche Bedruckung*

KONTRA: *Kontaktbleche*

PREIS: *32,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Kühn liefert die N-Doppelstockwagen in Braun.

Die Senftöpfe

Die längere Zeit waren die Doppelstock-Einzelwagen der DR in dieser klassischen beige-braunen Farbgebung im Einsatz, auch noch zu Zeiten der DB AG. Die N-Bahner freuten sich schon zu Jahresbeginn über diese Varianten der Modelle, die als Dreier- und Zweierset immer noch im Handel verfügbar sind.

Es ist eine Freude, diese sehr schön detaillierten und bedruckten Modelle auf der N-Anlage einzusetzen. Kupplungsprobleme und Entgleisungen waren in unserem Testeinsatz nicht festzustellen. Im Steuerwagen befindet sich eine sechspolige Schnittstelle nach NEM 651 zum Einbau eines Funktionsdecoders. Das Aufspreizen des Gehäuses gelingt nach beherztem Zugreifen tatsächlich. Notwendig zumindest bei einem Teil der Fertigung ist das Umdrehen des Einsatzes für die Frontfenster, die Scheibenwischer sollten oben sitzen. □ *abp*



Als Dreierset mit Steuerwagen oder im Sitzwagen-Zweier-Pack sind die neuen Kühn-Modelle erhältlich.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Frontfenster falsch montiert*

PREIS: *129,99 Euro für Dreier-Set (UVP)*

URTEILE:



„Mann oh Mann, der ist ja beinahe so alt wie ich und sieht noch so gut aus!“

Herpa hat einen neuen Framo 901/2 in H0.

F(r)amos

Der Framo ist eine Legende unter den DDR-Fahrzeugen und Vorläufer des vielleicht noch bekannteren Barkas. Unter dem Namen Barkas verließen auch die letzten 901/2 die Werkshallen, bevor der B 1000 den Hauber ablöste. Das Herpa-Modell ist eine perfekte Modellumsetzung, bei der vor allem die Feinheit der Details überzeugt, seien es die Gravuren, die Rückspiegel, die Wischer, der Fahrzeugrahmen oder der Auspuff. Ebenfalls außergewöhnlich gut ist die mattgraue Lackierung. ☐ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Gehäusegravuren; zahlreiche feine Details; exzellente Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Hoher Preis*

PREIS: *16 Euro (UVP)*

URTEILE:



Könnte auch als Lizenzbau von NSU-Fiat durchgehen.

Rietze schickt die H0-Topolini auf Oldtimer-Tour.

Italo-Mäuse

Eine Lücke schließt die Firma Rietze mit dem Fiat 500 C im Maßstab 1:87. Immerhin wurden von dem typischen italienischen Kleinwagen von 1949 bis 1955 in Turin rund 370 000 Exemplare gebaut. Der Topolino, das Mäuschen, wie er liebevoll auch in Anlehnung an die ebenso benamte Micky Maus genannt wurde, wird von den Altdorfern in der amerikanisierten Form und mit Faltdach geliefert. Den Gesamteindruck trüben leider Spritzlingsreste, fehlende Blinker und Scheibenwischer. ☐ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Modellwahl; Gesamtwirkung; Details wie Stoßfänger mit Hörnern; made in Germany*

KONTRA: *Spritzlingsreste an hinteren Kotflügeln; Blinker; Wischer*

PREIS: *Je zirka 13 Euro*

URTEILE:

KOMPAKT



Helldrivers in H0 von Brekina

Eine schöne Erinnerung an die 60-er und 70er-Jahre hat Brekina aufgelegt, die Zeit, als auf Volksfesten noch Steilwandfahrer für Atemlosigkeit sorgten. Kaum war die Kirmes abgebaut, kamen Stunt-Shows wie die Helldrivers und das Publikum strömte herbei zu Lärm und dem Geruch von bleihaltigem Benzin. Für ihre H0-Show nutzen Brekinas Höllenfahrer Rekord C-Coupés von Opel in drei verschiedenen Farben. Den Transport von Ort zu Ort übernimmt ein Magirus-Mercur-Sattelschlepper mit Auflieger. Die Modelle sind Brekina-Klassiker, neu zusammengestellt und passend bedruckt. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr schönes Motiv; passende Zusammenstellung; sauber lackiert und bedruckt*

KONTRA: *Ältere Modelle mit kleinen Schwächen; hoher Preis*

PREIS: *42,90 Euro*

URTEILE:

Die Feldbahn ist im Modellbahnladen angekommen. Auhagen bietet Ausschmückungsteile in 1:87.

Querfeldein



Die Bauteile für eine komplette Feldbahnanlage sind nun lieferbar.

Noch vor wenigen Jahren waren die kleinen Bahnen etwas für Spezialisten und Selbstbauer, heute wird eine betriebsfähige Feldbahn schon in Großserie angeboten. Auhagen liefert nun als Ergänzung oder als eigenständige, funktionslose Ausschmückung mehrere Sets mit Feldbahnartikeln aus. Die Spurweite passt zur betriebsfähigen Bahn von Busch, die Gleise mit Stahlschwellen sind sehr zierlich ausgefallen. Auch an eine Drehscheibe und eine Kreuzung mit Regelspurgleisen wurde gedacht. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vollständiges Gleissortiment; filigrane Ausführung*

KONTRA: *Farbliche Nachbehandlung empfehlenswert*

PREIS: *29,50 Euro (UVP) für Startset*

URTEILE:

Auhagens H0-Fabrik wird weiter komplettiert

Pförtners Haus

AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenaue Bauteile; gute Anleitung; gelasertes Eingangstor aus feinem Karton*

KONTRA: *Schrankensockel ohne sichere Befestigungsmöglichkeit*

PREIS: *22,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Wie immer ist der Zusammenbau eines Auhagen-Bausatzes eine reine Freude. Die ausführliche Anleitung lässt keine Fragen offen, die Bauteile sind absolut passgenau und sauber gefertigt. Tatsächlich fehlte in der Packung eine Seitenwand, doch die Ersatzlieferung klappte schnell und problemlos. Die mitgelieferte Schranke ist mit einer nach unten führenden Stellstange für einen Servoantrieb vorbereitet. Allerdings muss sich der Bastler eine sichere Befestigung des Schrankensockels auf der Anlage selbst konstruieren. ☐ *abp*



Keine Fabrik kommt ohne Eingangskontrolle aus. Der leitende Angestellte hat hier schon Feierabend.

KOMPAKT

Viessmann: Masttrafo für H0

Damit ist der sichere Winterbetrieb zumindest auf der Modellbahn gewährleistet: Für Weichenheizungen wird die Energie aus der Oberleitung in der Regel über Masttrafos bereitgestellt. Viessmann liefert nun diese auffällige Ergänzung für sein Oberleitungssystem. Der Bausatz verlangt eine gewisse Fingerfertigkeit, das Verlöten der Leitungen an der Sicherung und dem Trennschalter am Mastkopf ist empfehlenswert, anschließend sollte noch eingefärbt werden. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Vorbildwahl; saubere Verarbeitung der Bauteile; Messingätzteile*

KONTRA: *Keine Vorgaben zum Biegen der Drahtleitungen*

PREIS: *7,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Busch: Finnhütte

„Ach Papa, lass die dummen Scherze mit der Schere!" Jeder wird vielleicht seine Erfahrungen mit diesen oder ähnlichen Wochenendhäusern gemacht haben. Busch ermöglicht nun deren Nachbau im Maßstab 1:87. Der Bausatz aus dem typischen Busch-Materialmix (Echtholz für die Fassade, Karton, Kunststoff) gelingt jedem Bastler. Alleskleber und Holzleim sind separat zu besorgen. Das glänzende Kunststoffdach bedarf der farblichen Nachbehandlung. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl, Passgenauigkeit; sinnvoller Materialmix für hohe Stabilität und Dauerhaftigkeit*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *24,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Schmuck und universell verwendbar: Das Stellwerk „Tannau“ von Noch.

Nochs fiktiver H0-Bahnhof „Tannau“ ist nun auch stellwerkstechnisch versorgt.

Schalt-Haus

Fast sofort einsatzfähig ist das fertig zusammengebaute kleine Stellwerk aus dem neuen Noch-Bausatz. Die Wandflächen sind ab Werk koloriert und gealtert. Auch die Schieferdach-Nachbildung fällt angenehm matt aus. Der Modellbauer sollte nur die Kunststoff-Regenrinnen, die wie bei allen aktuellen Noch-Gebäudebausätzen noch einzeln angepasst werden müssen, farblich nachbehandeln. Vorsicht ist bei den dünnen Kartonteilen für die Fenstersimse angebracht, hier löst sich leicht die Deckschicht. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Universell einsetzbar; passgenau; gute Anleitung; schönes Finish*

KONTRA: *Anpassungsarbeiten für die Regenrinnen und Fallrohre*

PREIS: *39,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



„Nicht mehr laufen - Quickly kaufen!“ Mit diesem Spruch wirbt der HD5N in H0 stimmig fürs NSU-Moped.

Eine Mobilitätsoffensive eröffnet der H0-Hanomag.

Aufbaukoffer

Nach nur zwei Jahren und 41 Fahrzeugen stellte die Hannoversche Maschinenbau AG 1950 die Produktion ihres 5,1-Tonners HD5N ein. Den markanten Langhauber, den Wiking erstmals als Koffer-Lkw realisiert, schicken die Lüdenscheider mit NSU-Quickly-Werbebotschaft von anno 1953 auf H0-Straßen. Die Detaillierung mit Kühlergrill, Druckbehälter, Winkern und Kardantunnel weiß zu gefallen. Allerdings fehlen Hanomag-Schriftzug und Außenspiegel. ☐ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; Verarbeitung; Detaillierung; zu öffnende Hecktüren; Teleskopstangen*

KONTRA: *Schriftzug; Spiegel*

PREIS: *Zirka 12 Euro*

URTEILE: ☒☒☒◩

Länder verbindend

Als erstes Insider-Modell des Jahres 2013 lieferte Märklin die neu konstruierte 58 aus. Die preußische Dreizylinder-Güterzuglok ist als Vorläufer der Einheitsloks anzusehen ...



Bullig wie das Vorbild zeigt sich das Lok-Gesicht der Dreizylinderlok mit den massiven Zylinderblöcken. Der Pufferträger liegt zu hoch.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 37589
- **Antrieb:** Motor wirkt auf vierten Kuppelradsatz, vier weitere Radsätze über Kuppelstangen mitgenommen
- v_{max}: 122 km/h bei Fahrstufe 100
- v_{min}: 3 km/h bei Fahrstufe 1
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Metall
- **Gewicht:** 376 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Zweilicht-Spitzensignal
- **Decoder:** mfx in 21-poliger Schnittstelle
- **Preis:** 399,95 Euro (UVP)

...denn nicht nur die preußische Staatsbahn, sondern auch die Nachbarn in Sachsen, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen beschafften angesichts des großen Bedarfs an leistungsfähigen Güterzugloks in den letzten Jahren des Ersten Weltkriegs die kräftige Konstruktion. Von den 1479 gebauten Loks verblieben nach 1945 nur gut 500 Stück im Westen, die meisten nicht betriebsfähig. Nach zwei Ausmusterungswellen, die 58 war bei der Hauptverwaltung der DB nicht gern gesehen, erlebten nur weniger als 100 Maschinen die 50er-Jahre. Schon am 1. Juni 1953 waren die letzten ehemaligen G 12 der DB ausgemustert. Im Ostteil Deutschlands hatte die Baureihe ein deutlich längeres Leben und wurde gar zur 58.30 rekonstruiert.

Märklin nahm sich richtigerweise eine der letzten Maschinen des Bw Villingen zum Vorbild, als Untersuchungsdatum ist am Modell „12.2.52" angeschrieben. Wie die Beschriftung macht auch die Gesamterscheinung der 58 einen ausgesprochen guten Eindruck. Der charakteristisch hochliegende Kessel gewährleistet den freien Durchblick über dem Rahmen. Dieser ist entsprechend des Barrenrahmens des Vorbilds soweit möglich durchbrochen, nur im Bereich des Getriebes war das nicht möglich. Das schräg liegende Innentrieb-

werk des dritten Zylinders wurde funktionslos nachgebildet.

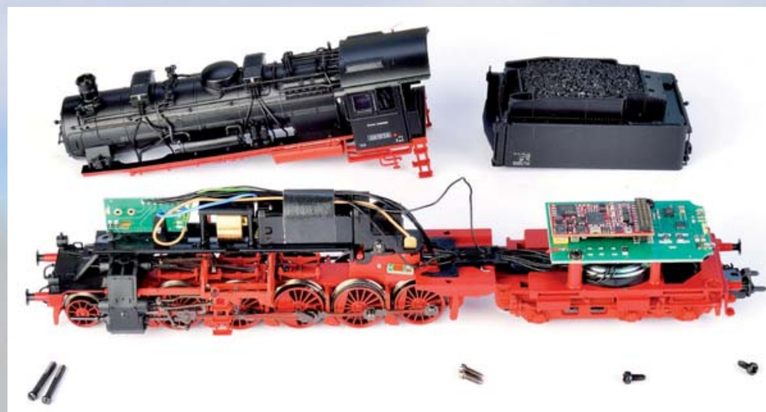
Das Fahrwerk ist betriebssicher konstruiert, der erste und vierte Radsatz sind in Messingbuchsen gelagert und mit Haftreifen versehen. Die anderen drei Radsätze sind mit Höhenspiel ausgestattet. Dies sorgt für einwandfreie Stromabnahme und hohe Zugkraft. Wegen der vergleichsweise hohen Spurkränze mussten die ansonsten fein ausgeführten und sauber lackierten Kuppelräder knapp einen Millimeter zu klein ausfallen, um den maßstäblichen Kuppelradstand nicht nennenswert zu überschreiten. Auch die Vorlaufräder sind zu klein, außerdem ist dieser Radsatz zu weit nach vorne verschoben. In diesem Bereich des Fahrwerks, der auch durch den zu hoch liegenden Pufferträger geprägt ist, mussten die größten Kompromisse eingegangen werden. Nur so sind die geforderte Kurvengängigkeit in kleinsten Radien und das Überwinden böser Übergänge in Steigungen gewährleistet. Die Detaillierung der Lokaufbauten ist hingegen überzeugend. Am fein gravierten Kessel sind fast alle Leitungen und Handläufe freistehend ausgeführt. Pumpen, Speiseventile und andere Anbauten sind filigran nachgebildet. Deutliche Lücken weist die Leitungsführung aber zwischen Kessel und Fahrwerk auf, beispielsweise bei den Sandfallrohren.

Die Fahreigenschaften wirken trotz der deutlich zu hohen Endgeschwindigkeit (das Vorbild war nur 65 km/h schnell) ausgewogen. Der digitale Sound entspricht leider nicht recht dem Vorbild. Statt des dumpfen Klangs der Original-58 muss der Modellbahner mit dem einer Einheitslok vorlieb nehmen, einschließlich der nicht preußischen Pfeife. □

Andreas Bauer-Portner

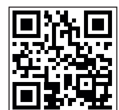


Am Tender ist die digitale Telex-Kupplung eingebaut. Der Lok-Tender-Abstand sieht aus dieser Perspektive recht gut aus, könnte aber dennoch enger ausfallen.



Leicht gelangt man nach Öffnen der Schraubverbindungen an das Lok-Innere: Im Kessel sind Motor und Schwungmasse untergebracht, im Tender die Digitalplatine und der Lautsprecher. Die Schnittstelle ist auch nach Abklipsen des Kohleaufsatzes erreichbar.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie sich die 58 in Aktion an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR





Zu den allerletzten 58 des Bw Villingen gehörte auch die 1836. Bis 1952 zog sie die Güterzüge über die Rampen der Schwarzwaldbahn.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Eine Schneefräse ist ein ideales Betätigungsfeld für digitale Innovationen. Roco hat sich daran gewagt.

Zu schade für die Vitrine

Roco zeigt sich wieder einmal als digitaler Trendsetter. Seit einigen Jahren kommen immer wieder pfiffige Ideen aus der Ideenschmiede Modelleisenbahn GmbH. Schnellzugwagen mit digital zu öffnenden Türen, Schiebedachwagen, die auf digitalen Befehl ihre Coils freigeben, die innovative Digitalzentrale Z21 und nun die Beilhack-Schneefräse. Das neue Modell zeigt, was die neue binäre Modellbahnwelt bieten kann.

Vorbild des neuen Roco-H0-Modells ist eine selbstfahrende Beilhack-Schneefräse der schweizerischen Bundesbahnen SBB: Die Xrotm 96 stammt aus dem Jahr 1982 und ist ein autarkes Fahrzeug, das von einem Dieselmotor angetrieben wird. Die SBB beschafften zwei Exemplare, deren Heimatdepot Erstfeld ist, für die Gotthard-Strecke.

Rocos Konstrukteure haben ein hochdetailliertes Modell auf die H0-Gleise gestellt, das bereits ohne Digitalfunktionen eine Augenweide ist. Ein feiner Fahrzeugrahmen, filigrane Handläufe, perfekte Gehäusegravuren, klare Fenster, die perfekt eingesetzt sind, sowie eine außergewöhnlich gute Lackierung und Bedruckung, machen in jeder Vitrine aus der Xrotm ein Schmuckstück. Auch der Blick in den Führerstand ist ausgesprochen lohnenswert. Dort ist neben den zwei Bedienern auch ein akribisch nachgebildetes Führerpult zu entdecken, wie es selbst heutzutage nicht selbstverständlich ist. Es sind besonders die zahlreichen freistehenden Details wie geätzte Rückspiegel, eine Schaufel und eine Spitzhacke am Fahrzeugrahmen, zierliche Scheibenwischer und präzise nachempfundene Schleuderscheiben in den Führerstandsfenstern, die das Modell so hochwertig erscheinen lassen. Besonders hervorstechend ist die knallgelb und rot lackierte Schneefräse an der Spitze des Fahrzeugs. Auch dort wurde bei der Detailtreue nicht gespart. Die Vorschneidepropeller sind maßstäblich fein und die Fräspropeller sind wunderschön dreidimensional ausgeführt.

Das Beste sind jedoch die Fahr- und Spieleigenschaften. Schon der Dieselsound ist ein Hörgenuss. Das Modell fährt in der höchsten Fahrstufe 109 km/h schnell. Das ist ein sehr guter Wert angesichts der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die großen Lawinenabgänge am Gotthard sind lange schon vorbei, An den meisten Stellen ist die Strecke durch verschiedene Sicherungsmaßnahmen geschützt, so sind die Vorbild-Schneefräsen die meiste Zeit im Schuppen abgestellt und werden nur hin und wieder bewegt, um Standschäden zu vermeiden. Da kann es vorkommen, dass einem im Sommer eine arbeitende Schneefräse begegnet, ein ideales Motiv auch für die meisten Modellbahnanlagen. Dank Rocos Xrotm kann man dies wunderbar nachspielen: Kurz auf F 2 gedrückt, schon setzen sich die



Die Beleuchtung der Xrotm ist vorbildgerecht. Das Treppenlicht an den Einstiegen ist ebenfalls schaltbar.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 72800
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse, erster Radsatz angetrieben
- v_{max}: 109 km/h
- v_{min}: 1 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 285 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 449 Euro (UVP)



Vermutlich ist die Drehung im Vergleich zum Vorbild etwas zu schnell, aber das Modell-Tempo wirkt absolut authentisch. Außerdem steht die Fräse nach der Drehung sauber in der Gleisachse.

Frässcheiben mit hoher Geschwindigkeit in Gang. Aber nicht nur die Propeller drehen sich wie Irrwische, auch der passende heulende Sound ertönt aus dem 1:87-Modell.

Höchste Zeit für einen Fahrtrichtungswechsel, um das zweite Gleis freizuräumen. Dazu sind weder Drehscheibe noch Dreiecksfahrt nötig. Bei vielen modernen Schneeräumgeräten kann der gesamte Aufbau um 180 Grad geschwenkt werden, so auch beim Roco-Modell. Es ist faszinierend, dem Modell dabei zuzusehen, wenn sich der Aufbau in passender Geschwindigkeit um die eigene Achse dreht, begleitet von den passenden Hydraulikgeräuschen. Und die Roco-Konstrukteure haben auch nicht übersehen, dass eine Schneefräse von Zeit zu Zeit, etwa an Bahnübergängen oder auf Brücken, ihren Fräskopf anheben muss. Ein Druck auf F3 genügt und der Fräskopf steigt nach oben. Sensationell!

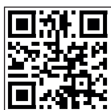
Die Schneefräse von Roco macht einfach nur Spaß. Die Funktionen des Modells verleiten zum Spielen und zeigen die Möglichkeiten zeitgemäßer Digitalmodelle. Das präzise Drehen des Aufbaus ist überzeugender als manch Synchrondampf oder manch hellgraues Diesellüftchen anderer Modelle. All das hat auch seinen Preis. Für meiner Meinung nach absolut angemessene 449 Euro erhält der H0-Bahner ein ganz besonderes Modell. Das Sparen auf die Xrotm lohnt sich. ☐

Stefan Alkofer



Auch von hinten kann die Xrotm 96 überzeugen. Bemerkenswert sind auch die Schaufel und die Spitzhacke.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie sich die Xrotm in Aktion an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR





Beeindruckend in Vorbild und Modell: Die Schneefräse Xrotm 96 macht im Maßstab 1:87 eine perfekte Figur.

Lange Zeit wurden die kleinen Gelben von den Herstellern kaum beachtet. Lemke-Hobbytrain liefert mit dem Robel 54.24 schon sein drittes Bahndienstfahrzeug für Spur N.

Für realistische Bau-Szenen lässt sich der Ausleger des Robel auch schwenken und senken.

Klein-Robel

Langsam und leise setzt sich das kleine, festgekuppelte Gespann auf den N-Gleisen in Bewegung, dank der vier zur Stromabnahme verwendeten Radsätze auch ohne Stocken. Bei 4,6 Volt wird die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds von umgerechnet 100 km/h erreicht, immer noch mit angenehmer Lautstärke. Dann wird es rasant: Bei 12 Volt geht es rasend und heulend um die Ecke, Kurven im Radius 1 werden gefährlich. Im kleinen Beiwagen war wohl keine höhere Untersetzung unterzubringen. Gutmütigere Fahreigenschaften sind im Digitalbetrieb mit entsprechend programmiertem Decoder erzielbar oder durch einen Umbau des Antriebs, zum Beispiel mit einem sehr kleinen Glockenankermotor und neuer Schnecke.

Das Vorbild des Gleiskraftwagens wird in Freilassing bei der auf Gleisbau- und Kleinmaschinen spezialisierten Firma Robel seit 2002 hergestellt. Auf deutschen Gleisen sind etwa zehn Exemplare des zugkräftigen Fahrzeugs im Einsatz, eine Variante der schweizerischen BLS wird von Lemke ebenfalls angeboten. Auch eine unmotorisierte Ausführung ohne Beiwagen, dafür mit Korbausleger, ist für 99,90 Euro erhältlich.

Die Modellausführung des Robel kann überzeugen. Das Gehäuse ist exakt graviert, die Fenstereinsätze sitzen bündig, Handläufe und Geländer sind sehr fein ausgefallen. Der bewegliche Kranausleger ist einfarbig gelb, Hinweise zur individuellen farblichen Verbesserung findet man auf „www.eisenbahndienstfahrzeuge.de/_inhalt/g.htm“. Eine Beleuchtung ist nicht vorgesehen. Insgesamt ist das Hobbytrain-Modell jedoch ein echter Hingucker für N-Anlagen nach modernem Vorbild. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller/Nenngröße:** Lemke-Hobbytrain/N
- **Antrieb:** Motor im Beiwagen, Antrieb über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Radsätze
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **v_{max}:** 370 km/h bei 12 V
- **v_{min}:** 6 km/h bei 1,2 V
- **Gewicht:** 36 Gramm
- **Preis:** 164,90 Euro (UVP)



Für den Antrieb sorgt der zweiachsige Beiwagen. Über dem kleinen Motor liegt die Platine mit sechspoliger NEM-Schnittstelle.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Die Aufbauten sind sehr schön detailliert und bedruckt. Winzige, aus Neusilber geätzte Rückspiegel liegen zur Zurüstung bei.

MIBA-SPEZIAL

Profitipps für die Praxis

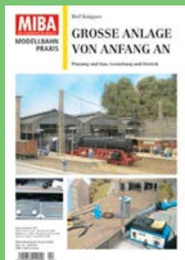


Kompakte Abmessungen, schnell und preisgünstig zu bauen, trotzdem fein detailliert, betrieblich abwechslungsreich und bei alledem auch noch nach konkretem Vorbild: Thomas Mauer hat für die neueste Ausgabe von „MIBA-Modellbahn-Praxis" ein Projekt realisiert, das all diese Kriterien erfüllt. Von A wie „Authentisch" bis Z wie „Zugzusammenstellung" hat er einen kleinen ländlichen Bahnhof nach Eifeler Vorbild und seinen Betrieb ins Modell umgesetzt. Auf ebenso humorvolle wie nachvollziehbare Weise berichtet er über die einzelnen Bau- und Bastelschritte. Ein Leitfaden vom Praktiker für Praktiker, der jedem Modellbahner Lust auf eigene Projekte macht!

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 280 Abbildungen

Best.-Nr. 15087445 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



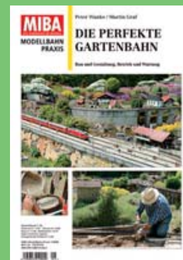
Best.-Nr. 150 87431



Best.-Nr. 150 87434



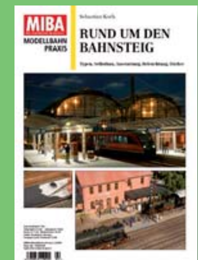
Best.-Nr. 150 87435



Best.-Nr. 150 87436



Best.-Nr. 150 87437



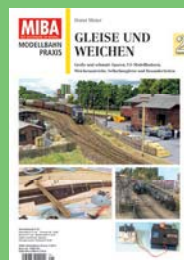
Best.-Nr. 150 87438



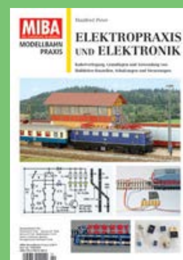
Best.-Nr. 150 87439



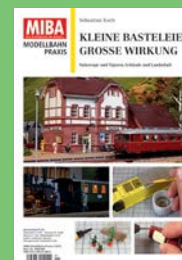
Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ACME
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 60360
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse, alle Radsätze angetrieben
- **v_{max}:** 322 km/h bei 12 Volt
- **v_{min}:** 12 km/h bei 1,4 Volt
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 572 Gramm
- **Beleuchtung:** Schaltbares, fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal sowie Führerstandsbeleuchtung
- **Schnittstelle:** 21-polig
- **Preis:** 229 Euro (UVP)

Eine neue H0-120 ist immer einen Test wert, besonders, wenn sie mit so vielen Erwartungen wie das neue Modell von ACME ins Rennen geht.

Die mit dem Dreh

Auch auf dem Dach gibt es keinen Grund zur Beschwerde. Sehr gelungen sind die Lüftergitter.



Die Vorserien-120 gingen im Jahr 1979 in den Probebetrieb. Mit ihrem Erscheinen begann eine neue Epoche im Bau von Streckenlokomotiven. Mit den Loks 120 001 bis 005 wurde die Drehstromtechnik mit Asynchronfahrmotoren serienreif gemacht. Vielleicht waren die fünf in TEE-Farben lackierten Loks auch die letzten Maschinen, die auf hiesigen und anderen europäischen Gleisen auf Herz und Nieren geprüft wurden, bevor sie in den Betriebsdienst eingeführt wurden. Immerhin vier Jahre währte die Probezeit, bevor der Vertrag über die Serienmaschinen der Baureihe 120.1 ausgelöst wurde, in der Hoffnung, alle im Probebetrieb aufgetretenen Probleme in der Serie beheben zu können.

Das Vorbild für die italienische Edelschmiede ACME ist 120 001, die noch zusätzliche



Der Blick aufs Fahrwerk lohnt sich. Bei ACME hat man das Vorbild sehr genau unter die Lupe genommen.

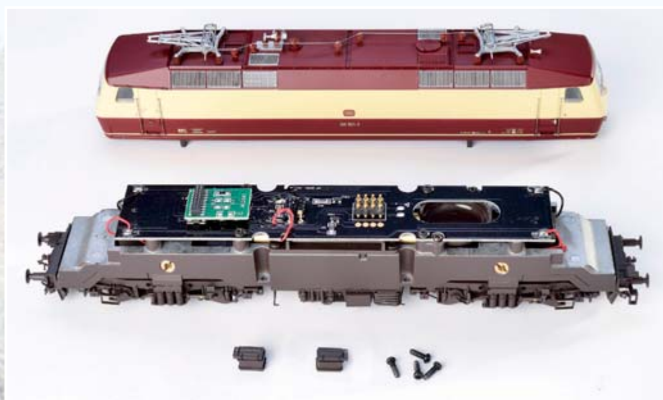
Meriten erwarb, als sie mit einer Geschwindigkeit von 265 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Drehstromfahrzeuge aufstellte.

Sicher verpackt, mit Inbusschraube gesichert erreicht das Modell, das als erstes dank seines beeindruckenden Gewichts von mehr als einem Pfund auffällt, den H0-Bahner. Die markante Form mit den eingezogenen Kanten, die noch durch die perfekte rotbeigefarbene TEE-Lackierung betont werden, verleihen der Lok ein modernes Gesicht, das ACME perfekt im Maßstab 1:87 wiedergegeben hat. Die Farbtrennkanten sind sauber und der Lack deckend ohne Einschlüsse. Bedruckung und Beschriftung sind gestochen scharf. Herausragend am neuen Modell der 120 001 ist die akribische Detaillierung: Das umbrafarbene Fahrgestell zeigt vollständig alle Anbauteile. Die Drehgestellblenden besitzen sämtliche Dämpfer, die das Vorbild besitzt, und die Nachbildung wurde derart auf die Spitze getrieben, dass das Modell einen Mindestradius von 450 Millimetern benötigt. Der Pufferträger mit Federpuffern ist eine Augenweide wie die zierlichen Scheibenwischer und die maßstäblich dünnen Griffstangen an den Einstiegen. Das aufgeräumte Dach der 120 ist exakt dem Vorbild nachempfunden. Die Dachleitung und die Isolatoren wirken authentisch, ebenso wie die korrekten Stromabnehmer.

Die Fahreigenschaften des Gleichstrommodells sind sehr gut. Die 120 erreicht problemlos die Höchstgeschwindigkeit der Weltrekordfahrt. Lediglich die Mindestgeschwindigkeit von 12 km/h ist nur durchschnittlich. Die Zugkraft reicht dank zweier Haftreifen und des Eigengewichts mühelos für alle vorbildgerechten Züge. Auf einer Platine unter dem Gehäuse können sowohl die Führerstandsbeleuchtung als auch das Spitzenlicht einzeln abgeschaltet werden.

Die neue 120 von ACME ist ein beeindruckendes Modell, das aufgrund seiner Ausstattung mit 229 Euro einen angemessenen Preis besitzt. □

Stefan Alkofer



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die ACME-Lok ist vorbereitet für den Einbau eines 21-poligen Digitaldecoders sowie eines Lautsprechers.



In TEE-Lackierung macht ACMEs 120 vor den typischen IC-Garnituren der 1980er-Jahre eine besonders gute Figur.

Durch Umbau 29 bayerischer GtL 4/4, Baureihe 98.8, entstanden beim Vorbild die Maschinen der Reihe 98.11, die zu den schönsten Lokalbahnloks Bayerns zählten. Udo Fehn griff die Anregung aus dem MEB auf und baute unser H0-Modell nach.

Fränkischer Lokalbahn-Himmel



Knapp ein Jahr hat Udo Fehn an seinem überaus gelungenen Modell der 98 1112 gearbeitet. Wann endlich erwacht die Modellbahn-Industrie?

Uns freut immer wieder, wenn die ausgebrachte Saat der Inspirationen auf fruchtbaren Boden fällt und wir Rückmeldung erhalten. Udo Fehn, wohnhaft in Hilden, war vom Werkstatt-Zweiteiler „Vorne lang, hinten kurz" in MODELLEISENBAHNER 3 und 4/2011 gefesselt; die vorgestellte Fertigungstechnik aus mittels dünnflüssigen Sekundenklebers gehärtetem Karton faszinierte ihn ebenso wie die himmlische Bockel-Schönheit selbst. Langjährige Leser kennen Fehn und seine H0-Anlage bereits aus dem in Heft 12/2005 veröffentlichten Beitrag „Nostalgie im Doppelkreis".

„Naturgemäß geht ein Ingenieur wohl unfreier vor als ein Künstler", betont der sympathische Herr – und entschuldigt damit fast schon seinen fundierten Umgang mit Details der 98.11. Man will kaum glauben, dass man es mit einem nun 83-Jährigen zu tun hat. Fehn ist von Kopf bis Fuß Optimist; dies strahlt er aus – und es hält ihn unglaublich jung! So habe ich den Bau seines Duplikats der Unterpreuschwitzer Stammlok 98 1112 freilich stets gerne begleitet, meist am Telefon, doch traf man



Ging das Vorbild in die ewigen Jagdgründe ein, versetzt die Replik umso mehr in den Modellbahner-Himmel… „Auf dem Foto hatte sich leider die Luftpumpe gelockert", betont Udo Fehn.



Hauptunterschied: Anders als beim Unterpreuschwitzer Muster konnte der Fleischmann-Kessel für Fehns Lok genutzt werden.



Führerhaus und Wasserkästen fertigte auch Udo Fehn aus Karton. Von Reitz und Weinert stammen Kleinteile, Schilder von Beckert.

sich zwischenzeitlich eben auch, passenderweise auf bayerischem Boden – und selbstverständlich mit dem Lok-Rohbau im Handgepäck. Das Endergebnis kann sich nun wirklich sehen lassen. Chapeau!

Aus Platzgründen wollen wir hier vor allem die Unterschiede zum 2011 im MEB vorgestellten 98.11-Modell aufzeigen.

Einen aufwendigen Kessel-Neubau aus Holz vermied Udo Fehn, konnte stattdessen den (leicht modifizierten) Kunststoff-Kessel seiner Fleischmann-98.8 verwenden. Glücklicherweise hatte er ein weniger fest verklebtes Exemplar des Basismodells ergattert. Ferner kaufte er einige feine Ansatzteile von Reitz und Weinert zu.

Fehn legte gleichwohl großen Wert auf wartungsfreundliche Zerlegbarkeit der fertigen Lok, fand aber auch hier eine andere Lösung: Das Führerhaus wurde über ein Loch im Kohlenkasten (unter dem herausnehmbaren Kohleeinsatz) mit der in einem zusätzlichen Bleigewicht darunter gelagerten Mutter verschraubt. Der Kessel ist mit der Kesselstütze verbunden, die komplette Baugruppe von unten demontierbar.

Angetrieben wird die Lok ebenfalls mittels Faulhaber-Motors, allerdings konnte Fehn sogar die Originalschnecke wieder verwenden. Eine andere Lösung zur Umsetzung der prägnanten Schutzbleche über dem Vorläufer (bei Fehn RP 25 mit zusätzlicher Andruckfeder) fand er obendrein: Wurden die Bleche an der Unterpreuschwitzer Lok ausgespart, laden sie bei Fehns Replik hingegen recht weit aus. Dieses Detail erwies sich aufgrund enger Modellbahn-Gleisbögen als größte Problematik der 98.11-Umsetzung in H0.

Und ganz ohne kleinen Kompromiss geht's auf der Modellbahn dann eben leider doch nicht! □ *Michael Robert Gauß*



Wer im Alter von über 80 Jahren noch so fein arbeiten kann, darf sich sehr glücklich schätzen! Die H0-Lok besteht vor der Makro-Linse.



Udo Fehns Inspiration war dieses Modell: Unsere Stammlok der Unterpreuschwitz-Anlage bekam mit dem auf dieser Doppelseite vorgestellten Nachbau eine Zwillingsschwester.

FOTOS: FEHN/GAUSS

Der Sommer geht langsam zu Ende, aber noch währt die Gartenbahnsaison. In den vergangenen Monaten sind einige interessante Neuheiten in der MEB-Redaktion eingetroffen, die wir an dieser Stelle kompakt vorstellen wollen.

Neues von der Gartenbahn



Mit dem LGB-Digitalstartset beginnt der DR-Schmalspurbetrieb umgehend: Aufbauen und losfahren. So könnte der Einstieg Spaß machen.

An Pikos VT 11.5 dürfte im Vergleich zum Vorbild vermutlich kein Maß stimmen und dennoch macht die harmonische Verkleinerung einen sehr guten Eindruck und ist für 620 Euro als Dreiteiler erhältlich. Bei LGB/Märklin könnte ein digitales Startset mit zwei netten DR-Zügen für 999,95 Euro der Star des Jahres sein, wenn man in Göppingen nicht vergessen hätte, dem Set wenigstens eine Weiche für ein Abstellgleis zu spendieren. Das Modell der Ge 4/4 II von LGB ist nicht neu, bekam jedoch eine gründliche Überarbeitung der Lackierung, die gelungen ist, und besitzt zudem eine Vielzahl interessanter digitaler Spielfunktionen. Die RhB-Pullmanwagen As 1143 und 1144 kommen als Zweierset mit Inneneinrichtung und -beleuchtung. Besonders die einwandfreie Lackierung ist überzeugend. Wenn sie noch sieben Zentimeter länger wären, sähen sie hinter einer BoBo II noch besser aus. Für die jungen LGB-Freunde und als günstigen Einstieg (149,95 Euro) gibt es als Neuheit einen netten B-Kuppler mit ausgewachsenem Kuhfänger. Ohne Zahnradfunktion ist die HGe 2/2 der Schöllenenbahn in Farbgebung der Furka-Oberalp-Bahn, welche die Schöllenenbahn 1961 übernahm. □ *al*



Die RhB-Pullmanwagen kommen jetzt als Doppelset, eine passende Zuglok wäre auch eine BoBo II, wie etwa die neue LGB-Variante der Ge 4/4 II 613 „Domat/Ems“.



FOTOS: ALKOFER

Schon seit Frühjahr im Handel: Der VT 11.5 von Piko, eine gelungene, wenn auch nicht ganz maßstäbliche Miniaturisierung des Vorbilds.



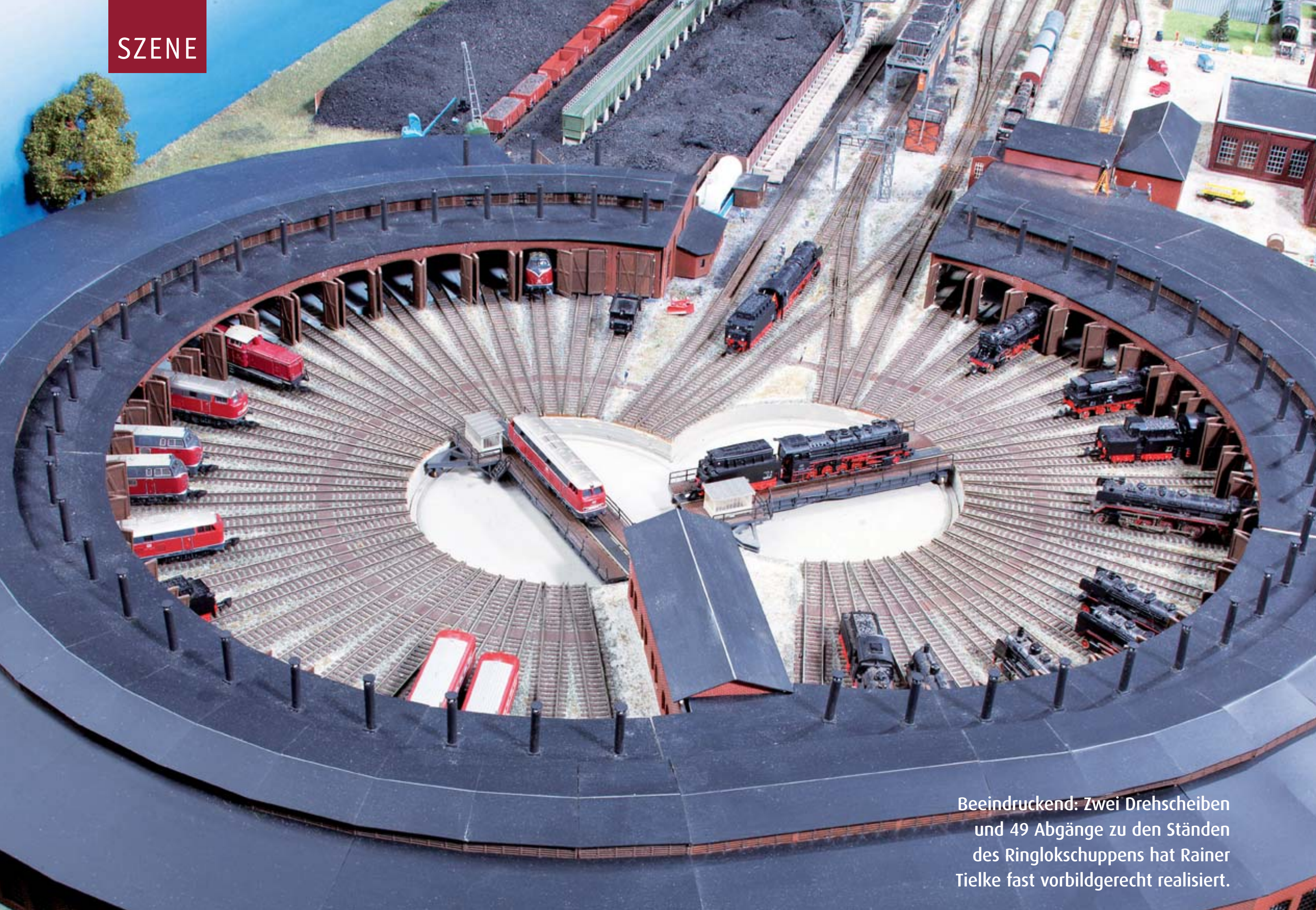
Die RhB-Holztransportwagen mit Bremserbühne kommen gleich als Zwillinge mit Echtholzbeladung neu daher.



Für die Schöllenenbahn wurden 1916 vier HGe 2/2 beschafft. LGB liefert den Typ in der Lackierung der Furka-Oberalp-Bahn.



Den Einstieg in die Welt der LGB erleichtert die Toy-Trains-Reihe. Der kleine B-Kuppler hat sogar einen eingerichteten Führerstand.


Beeindruckend: Zwei Drehscheiben und 49 Abgänge zu den Ständen des Ringlokschuppens hat Rainer Tielke fast vorbildgerecht realisiert.

Berufssoldat im Ruhestand, Imker und begeisterter Zettie: Rainer Tielke hat mit seinem zweiteiligen Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona in 1: 220 Maßstäbe gesetzt.

Groß-Bw im Miniaturformat

Wer wünscht sich nicht ein Bahnbetriebswerk auf seiner Modellbahnanlage? Meistens scheitert freilich eine überzeugende Realisierung am fehlenden Platz. Erst recht, wenn's um ein Groß-Bw geht, das in der Regel nur auf entsprechend dimensionierten Vereinsanlagen zu finden ist. Aber auf einer klassischen Heimanlage oder einer transportablen zweiteiligen Segmentanlage von nicht einmal zwei Quadratmetern?

Unmöglich, denken Sie? Da sind Sie nicht allein, doch Rainer Tielke beweist das Gegenteil: Ganze 80 Zentimeter breit und 2,40 Meter lang ist seine Anlage nach Vorbild des alles andere als kleinen Bw Hamburg-Altona.

„Möglich macht's der Maßstab 1: 220", lacht Rainer Tielke. Der mittlerweile 57-Jährige ist seit 1972 begeisterter Z-Bahner, kam allerdings erst nach seinem Abschied im Range eines Hauptmanns der Luftwaffe dazu, seine Modellbahnträume zu verwirklichen. Zuvor blieb der Anlagenbau wegen häufiger berufsbedingter Umzüge immer wieder unvollendet.

Mit dem Modellbahnvirus wurde der gebürtige Niedersachse aus Neuhaus an der Oste bereits als Kleinkind infiziert: „Die

ersten Fotos von mir sind von Weihnachten 1957, als ich als Zweijähriger mitten in meiner Märklin-Modelleisenbahn sitze," verrät Rainer Tielke und fügt hinzu: „Die Sachen existieren heute noch, sind gehegt und gepflegt worden und selbst die Anlage auf Holz, die mir mein Vater 1958 gebaut hat, steht noch bei mir oben auf dem Boden."

Und trotzdem Wechsel der Baugröße? „Tja", erinnert sich Tielke und rückt seine Brille zurecht, „das war schon 1972, als

Mit neun Volt Start in die faszinierende Z-Welt

Märklin mit der Z-Bahn startete. Da war ich Fernsehtechnikerlehrling und von dem kargen Gehalt habe ich mir eine V 60, zwei Güterwagen und ein paar Schienen gekauft sowie eine Neun-Volt-Blockbatterie."

Seither ist Rainer Tielke dieser damals revolutionären Baugröße treu geblieben, denn „das faszinierte mich einfach, so klein, wie die Modelle waren, das musste ich ausprobieren. Und das war der Start mit Z!"

So viel zur Vorgeschichte, doch wie kommt man auf die selbst unter Z-Voraussetzungen abenteuerliche Idee, ausgerechnet ein Groß-Bw wie Hamburg-Altona nachbauen zu wollen? Zumal seit nunmehr drei Jahrzehnten sukzessive kaum noch etwas vom Vorbild übrig ist, abgesehen vom markanten Wasserturm aus den 50er-Jahren.

„Ein Bw hatte es bei mir schon mal gegeben, damals noch mit Original-Märklin-Teilen, aber auch das ist nie fertig geworden", erzählt Rainer Tielke, verweist auf seine vor einigen Jahren immerhin fertiggestelltee Z-Anlage zum Thema Stahlwerk und gesteht freimütig, dass mit der so gewonnenen Erfahrung auch der Ehrgeiz wuchs: „So stand mein Plan bald fest, nun auch ein richtiges Bw zu bauen, zumal ein Ringlokschuppenteil bereits existierte!" Und wenn schon, denn schon: „Warum also nicht Hamburg-Altona mit seinen beiden ineinandergreifenden 23-Meter-Drehscheiben?"

Rainer Tielke fragt´s und räumt gleich anschließend ein, dass er sich die Umsetzung des Altonaer Drehscheibenmotivs wohl ein wenig zu einfach vorgestellt hatte: „Am Ende blieben von den Märklin-Drehscheiben nur die Bühnen, alles andere geriet zum Eigenbau, kann sich doch aber durchaus sehen lassen oder?"

Apropos Eigenbau, um das Bw und seine Einrichtungen nach Vorbild realisieren



Die Vogelperspektive gewährt einen Blick über die Anlagen des Modell-Groß-Bw Hamburg-Altona.



Epoche III vor 1965: Triebfahrzeughalle im Hintergrund, Lokbehandlungsanlagen mit Kränen und Untersuchungsgruben.

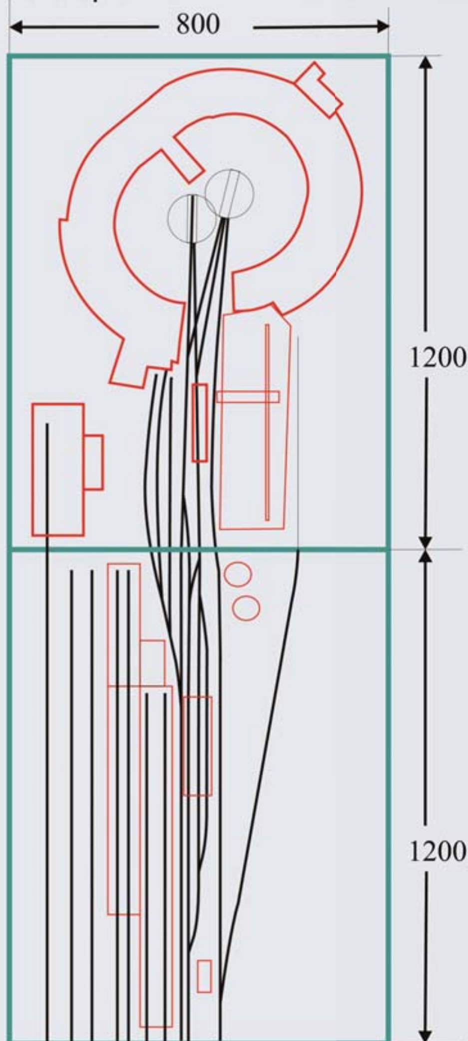
zu können, bedurfte es doch entsprechender Vorlagen.

„Gewiss und nicht zuletzt für die anlagenfüllenden Abmessungen des Lokschuppens", bestätigt Tielke und verrät, dass ihm dabei Google Earth eine große Hilfe war: „Man kann da ja noch die Umrisse der beiden Drehscheiben und manchen Gebäudegrundriss sehen und ich habe so das gesamte Gelände ausgemessen und bin dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass ich 80 Zentimeter Breite für das Segment brauche."

Was, wie ich am Modellobjekt unschwer nachmessen kann, insofern zutreffend ist, alldieweil beiderseits des bebauten Bw-Areals noch stolze zweieinhalb Zentimeter bis zum Anlagenrand übrigbleiben.



Auf dem Kohlegleis kommt fast ohne Pause Betriebsmittelnachschub an, der zunächst von dem Eisenbahndrehkran unverzüglich auf die großräumigen Bansenareale verteilt wird.



Der Gleisplan ohne die Ringlokschuppen-Zuführungsgleise auf einen Blick: Gut zu erkennen ist, dass die Segmentanlage auf ergänzende Anlagenteile ausgelegt wurde.

Ganz ohne Kompromisse ging es freilich nicht, hatte doch das Vorbild-Bw 57 Gleisabgänge zu den Schuppenständen. „Am Computer kam ich bei der Berechnung auf Basis der Drehscheibengeometrie nur auf 49 Abgänge, aber das ist auch schon eine ganze Menge", findet Rainer Tielke und nicht nur er. „Motorisiert wurden die beiden Drehscheiben übrigens mit der Schrittmotorsteuerung von Müth", ergänzt der Z-Bahner noch.

Wer das Hamburg-Altonaer Bw noch aus seiner Blütezeit kennt, der muss wie ich zugeben, dass nicht allein die Modell-Doppeldrehscheibe dem Vergleich mit dem Vorbild durchaus standhält. Auch die Miniatur-Hochbauten, angefangen beim Fastrundschuppen, geben die Bundesbahn-Zeit vor 1965, als dann erste Gleise elektrifiziert wurden, recht stimmig und vorbildgerecht wieder.

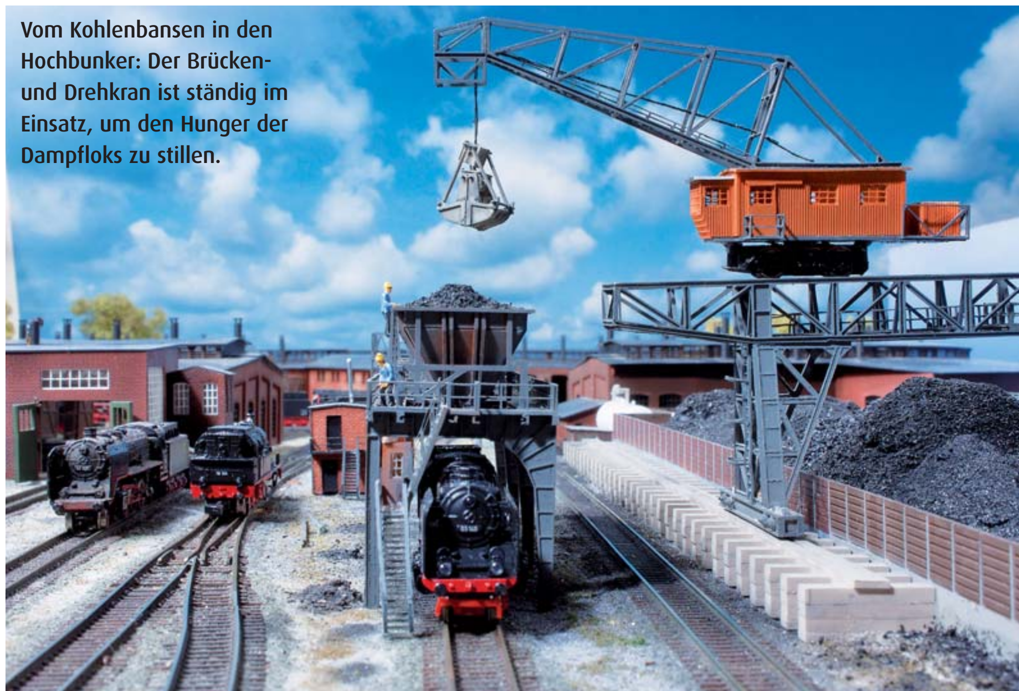
Zurück zu den Gleisabgängen, sie sind ein gutes Stichwort. Das verwendete

Gleise Eigenbau mit Code-40-Material

Gleismaterial kommt ja wohl nicht von der Stange, wie mir scheint.

„Richtig", bestätigt Rainer Tielke, „zum ersten mal habe ich die Z-Gleise im Eigenbau mit Code-40-Material von Marsilius und mit abgefrästem Leitermaterial gefertigt und die Schienenprofile auf die gefrästen Schwellen aufgelötet, einige zigtausend Lötstellen!"

Es spricht uneingeschränkt für die feinmotorischen handwerklichen Fähigkeiten



Vom Kohlenbansen in den Hochbunker: Der Brücken- und Drehkran ist ständig im Einsatz, um den Hunger der Dampfloks zu stillen.



FOTOS: TIEDTKE

Der markante Wasserturm ist beim Vorbild so ziemlich das Einzige, was vom legendären Groß-Bw Hamburg-Altona heute noch zu sehen ist.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Zweiteilige Z-Segmentanlage in offener Rahmenbauweise**
- **Maße:** 2,4 x 0,8 m
- **Erbauer:** Rainer Tielke
- **Bauzeit:** Zirka 1 Jahr
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital mit Train-Controller und ECoS von ESU
- **Gleislänge:** Rund 37 m
- **Gleismaterial:** Code-40-Eigenbau
- **Rollendes Material:** Märklin, Freudenreich, Krüger-Modellbau, Railex
- **Besonderheiten:** Sämtliche Hochbauten Eigenbau aus gefrästem Polystyrol; Doppeldrehscheibe bis auf Bühnen Eigenbau
- **Anlagenthema:** Groß-Bw zur Dampflokzeit
- **Vorbild:** Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona


FOTO: HAUCKE

Wächst an seinen Aufgaben und ist ein begeisterter Zettie seit Jahren: Für Rainer Tielke ist 1:220 das Maß nicht aller, aber vieler Dinge.

des sympathischen Norddeutschen, dass der Fahrbetrieb auf den Eigenbaugleisen ohne Störungen funktioniert. Gesteuert wird übrigens mit dem Train-Controller und der ECoS von ESU.

„In allen Lokmodellen sind Decoder verbaut", kommt Rainer Tielke meiner naheliegenden Frage zuvor.

Während ich noch einer 01 nachschaue, die gerade in langsamer Fahrt zu den Untersuchungsgruben rollt, fällt mein Blick unwillkürlich auf das Z-Modell des markanten Altonaer Wasserturms, der mir das Stichwort für die Frage nach der Herkunft der eindrucksvollen und in diesem Maßstab mehr als nur bemerkenswerten Hochbauten liefert.

„Sie sind sämtlich im Eigenbau entstanden", gibt sich der Wahl-Schleswig-Holsteiner bescheiden und fügt hinzu: „Dabei haben mir alte Fotos und gelegentlich auch Zeichnungen sehr geholfen, wobei ich mittels Interpolierens anhand zum Beispiel von Geländern, typischerweise 90 Zentimeter hoch, oder auch dem Auszählen von Steinen am Computer die Maße für Fenster, Wände etc. hochgerechnet habe. Da können für ein neues Gebäude schon mal gut und gerne zwei bis drei Monate ins Land gehen."

Entstanden sind die schmucken Gebäude der sehenswerten Z-Anlage, wie ich erfahre, allesamt aus Polystyrol und nicht mehr, wie bei Rainer Tielke früher üblich, aus Papier und Karton. Bei der festzustellenden Präzision kann das aber nicht im Freihandverfahren geschehen sein oder?

Mit CAD-Programm und Fräse zu Präzisionsmodellen

„Mit CAD-Programm und computergesteuerter Fräse", verrät Rainer Tielke. Berufliche Vorkenntnisse hatte der geschickte Modellbauer diesbezüglich nicht: „Ich bin Autodidakt, habe mir das alles Stück für Stück selbst beigebracht, nachdem ich die Fräse, übrigens einen Bausatz, in Dortmund auf der Messe gekauft hatte. Bin damals dreimal wieder weggelaufen, als ich den Preis gehört habe", lacht Tielke, rang sich dann aber doch zum Erwerb durch.

Kein Fehler, denn inzwischen hat der heute in Norderstapel lebende Zettie sein Hobby zu einem Nebenerwerb gemacht: Ratimo-Z-Modelle genießen unter Mini-Clubberern einen exzellenten Ruf.

Da bleibt für die Hobby-Imkerei nicht mehr allzuviel Zeit. Aber aufgeben will Rainer Tielke seine derzeit vier Bienenvölker nicht, zumal sie auch regelmäßig zu Modellehren kommen: „Ganz wie in Wirklichkeit ziehen sie dahin um, wo auf der Anlage gerade Platz ist!"

Wer die Z-Bienenstöcke finden will, hat dazu die Chance schon vom 11. bis 13. Oktober 2013 beim Z-Treffen in Wilhelmshaven. ☐ *Karlheinz Haucke*



Nostalgischer Nah- und zugleich moderner Fernverkehr sind im Langenthaler Hauptbahnhof kein ungewöhnlicher Anblick.

Langenthaler Teil I Dach-Geschichten



Ein Umzug machte es möglich: Michael Blasche fing noch einmal von vorne an und baute sich unterm Dach auf zehn Quadratmetern eine neue H0-Miniaturwelt.



Die Altstadt mit doppeltürmiger Basilika hat sich hoch über dem Tal ihren Charme bewahrt.



Wie die Kirche ist auch der kleine Park hinter der Apsis einfach abnehmbar und...



...kann in der Zeit vor dem Fest durch einen kleinen, feinen Weihnachtsmarkt mit Buden und einem Karussell ersetzt werden.

Kinder, wie doch die Zeit vergeht! Über 15 Jahre ist es nun schon her, dass Fotograf Jörg Hajt und ich bei Michael Blasche in Schwelm zu Besuch waren, um sein Seestück, Teil seiner damaligen H0-Großanlage, zu portraitieren (MODELLEISENBAHNER-Spezial 1/1998: „Jod und Salz inklusive").

Ohne Zweifel, wir sind alle älter geworden, nur Michael Blasches Ehefrau Heike nicht wirklich und natürlich, denn nicht zuletzt deshalb sind wir ja heute wieder ins Zentrum des Ennepe-Ruhr-Kreises gekommen, auch nicht die neue, weitgehend fertiggestellte H0-Anlage, die sich der gebürtige Schwelmer unterm Dach des jetzigen schmucken Eigenheims in ruhiger Wohnlage gegönnt hat.

„Die Renovierung des neuen Domizils hat mich sehr viel Zeit gekostet, aber seit 2011 habe ich auch wieder Zeit fürs Hobby", seufzt Michael Blasche erleichtert, freut sich aber zugleich über unsere anerkennenden Blicke ob der neuen Heimstatt des gastfreundlichen Ehepaars.

So, nun wird es aber Zeit, in höhere Gefilde zu gelangen und die neue H0-Anlage in Augenschein zu nehmen. Die Luft wird zwar von Stufe zu Stufe nicht dünner, aber merklich wärmer. Zum Glück macht sich an diesem Sommer-Montag die Sonne rar, sonst würde spätestens nach Aktivierung





Hoppla: Da hat wohl der eilige Bäckerlehrling das Holzbein vom alten Willem übersehen, der so gern von seinen Erlebnissen auf großer Fahrt erzählt.

Plangemäß fährt der ICE hier nur durch, während die Straßenbahn im Takt mit der schon ungeduldig erwarteten S-Bahn verkehrt.

der Lichtanlage, die für qualitativ überzeugende Modellaufnahmen nun einmal unverzichtbar ist, die Temperatur hier unter den Dachschrägen wohl schnell unangenehm. Der Dachboden ist zwar gut gedämmt, doch bei der Enge des Raumes und dem großen Fenster kann, so Michael Blasche, das Thermometer hier oben in diesen Tagen schnell auf 30 Grad klettern.

Dem soliden Anlagenbau macht dies aber offenkundig nichts aus. Auf rund zehn Quadratmetern bietet sich unter geschickter Ausnutzung des Raumes unseren Augen eine abwechslungsreiche H0-Zweileitergleichstrom-Anlage mit zweigleisiger Hauptbahn, eingleisiger Schmalspurbahn und Straßen-



Einige der hier vor sich hinrostenden Automobile wären in fahrbereitem Zustand echte Leckerbissen für H0-Oldtimer-Fans.



Ein recht stattliches Empfangsgebäude besitzt Langenthal, das dank der historischen Altstadt auch vom Fremdenverkehr lebt.

bahn in einer angedeuteten Großstadtregion in Tallage mit historischer Altstadt auf einem Felsplateau und einer dezent akzentuierten Landschaft mit Mittelgebirgscharakter.

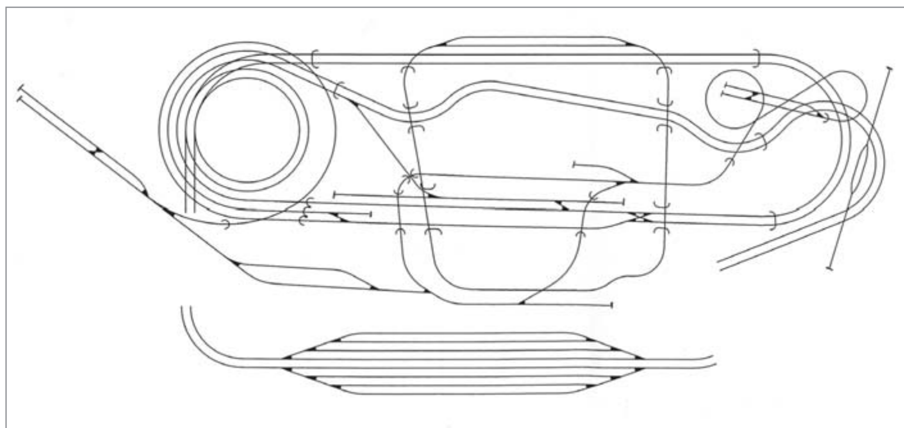
„Digital musste es diesmal schon sein!“

Michael Blasche deutet meinen suchenden Blick richtig: „Nein, auf den O-Bus-Betrieb habe ich diesmal verzichtet, auch auf, Sie erinnern sich sicher noch, so komplizierte Situationen, wie das Kreuzen der Eisenbahnstrecke durch eine zweigleisige Straßenbahnlinie bei vollautomatischen Schranken! Damals hatte ich das mit Relais, Reed-Kontakten und Lichtschranken automatisiert.“

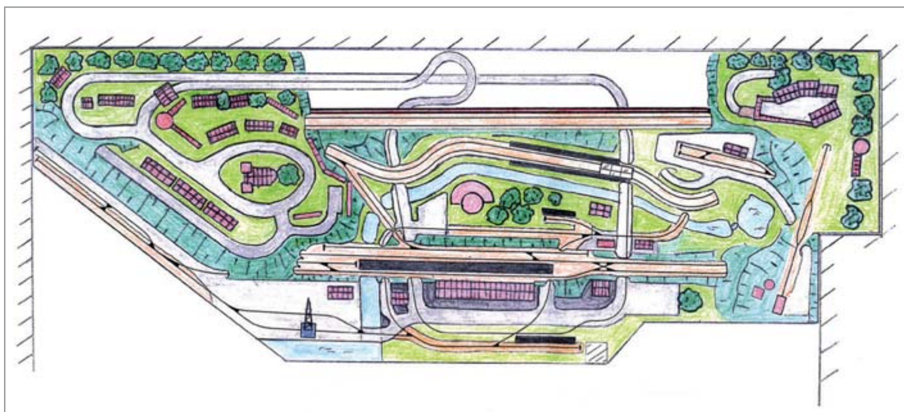
Wäre doch aber jetzt mit digitaler Steuerung auch machbar oder?

„Digital musste es diesmal schon sein“, geht auch Michael Blasche mit der Zeit. „Aber“, der gelernte Betriebselektriker und technische Zeichner räuspert sich, ehe er unumwunden zugibt: „Derartige Abläufe digital zu steuern, würde mir bis zum jüngsten Tag wohl nicht gelingen!“

Dazu kommen wir noch, doch zurück zum Anlagenthema und der Gestaltung. Manche Motive wirken, als könnten sie ein konkretes Vorbild haben, andere wieder-



Auf einen Blick: Der Gleisplan zeigt die sichtbaren Strecken und die verdeckten Passagen inklusive Wendel zum Schattenbahnhof, der zwecks Übersichtlichkeit vorgezogen wurde.



Ins Dachzimmer mit seinen Wänden exakt eingepasst ist die H0-Anlage Langenthal, deren Plan hier den sichtbaren Verlauf der Hauptbahn-, Schmalspur- und Straßenbahngleise zeigt.



Von Bergen umzingelt ist Langenthal, das erst neuerdings per Bahn unterm Fahrdraht erreicht werden kann. Der Doppeltunnel erinnert ganz entfernt an den Giersberger Tunnel in Siegen.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-/H0e-Anlage in offener Rahmen- und Plattenbauweise**
- **Maße:** 6,50 x 1,65 m
- **Erbauer:** Michael Blasche
- **Bauzeit:** Ab 2011
- **Epoche:** III bis VI
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital und analog
- **Gleislänge:** Insgesamt etwa 100 m
- **Gleismaterial:** Roco-Line mit und ohne Bettung; Roco-Flex und -H0e
- **Rollendes Material:** Fleischmann, Roco, Trix, Brawa, Liliput, Bemo, Märklin, Lima; Car-System; Wiking-Control
- **Besonderheiten:** Fernsehturm dient als Hebel für klappbares Anlagenstück
- **Anlagenthema:** Zweigleisige Hauptbahn mit schmalspuriger Nebenbahn inklusive Rollbockgrube, Straßenbahn
- **Vorbild:** Kein konkretes; Motive unter anderen aus dem Bergischen Land



Heiße Hunde unterm Haltepunkt: Neben dem Aufgang zum Bahnsteig hat sich Kunibert-Otto Wurster mit seinem Hot-Dog-Stand niedergelassen und hofft auch auf Kunden vom Zeltplatz.

um dürften der durchaus kreativen Phantasie des Erbauers zuzuschreiben sein.

„Ein konkretes Vorbild hat auch meine jetzige Anlage nicht". bestätigt Michael Blasche meine zweite Vermutung, fügt aber sogleich hinzu: „Bei gewissen Motiven habe ich mich an Vorbildern, zum Beispiel aus dem Bergischen Land, aber auch aus Österreich, orientiert." Der inzwischen 60-Jährige lacht und meint sodann: „Das sehe ich nicht so eng, weshalb ich auch auf meiner Schmalspurbahn ganz gerne eine österreichische Garnitur verkehren lasse."

Ähnlich unorthodox und unbekümmert geht der Schwelmer mit den Epochen um, gibt aber nicht ganz zu Unrecht zu bedenken, dass eigentlich fast jeder Epochen-Mix, ob bei Schienen- oder auch Straßenfahrzeugen durch die Annahme

Durch Epochen-Mix kein Glaubwürdigkeitsproblem

eines musealen Bahnbetriebs und ebenso einer Oldtimer-Ausfahrt glaubwürdig begründet werden kann.



FOTOS: HAJT

Die Verladung auf die klassischen Autotransportwaggons gerät ins Stocken, weil der blaue Kleinwagen ganz vorn partout nicht mehr anspringen will. Gisbert Mühsam ist ziemlich ratlos.



Die Feuerwache darf gerade in der Altstadt mit ihren Fachwerkhäusern nicht fehlen. Bei Alarm rückt der Wiking-Control-Löschzug aus.

Apropos glaubwürdig: Mir fällt positiv auf, dass von den insgesamt gut und gerne 100 Metern verbauter Gleise – nimmt man Haupt-, Schmalspur- und Straßenbahn zusammen – nur ein Bruchteil zu sehen ist. Sicher, zu einem Teil müssen die Gleise, insbesondere auf der zweigleisigen Hauptstrecke, noch eingeschottert werden. Rocos konfektioniertes Bettungsgleis kann da einfach nur auf größere Distanz punkten. Aber an der Schmalspurstrecke sieht´s dagegen schon richtig gut aus.

„Hier habe ich mit eingefärbtem Mohn geschottert", wirft MIchael Blasche ein.

Aha, der Schwelmer ist seinem erprobten Material von einst treu geblieben!

„Die Schmalspurbahn habe ich übrigens ganz bewusst nicht digitalisiert, weil ich Wert darauf lege, wenigstens in einem Bereich 100-prozentig manuell fahren zu können", macht Michael Blasche aus seiner Freude am Spiel kein Hehl, greift sich die Wiking-Control-Zentrale und steuert unfallfrei das Löschfahrzeug durch die belebten H0-Straßen. Sozusagen ein manueller Kompromiss! □ *Karlheinz Haucke*

Teil 2 folgt in der November-Ausgabe



Weitstreckenwagen in H0: Vom russischen Hersteller Eurotrain kommen diese beiden Modelle, ein Buffet- und ein Schlafwagen.

Wer die „Russenzüge" im Modell nachbilden will, muss sich in allen Baugrößen auf ein recht eingeschränktes Modellangebot einstellen. Suchen jedoch lohnt sich.

SPARSAM GESÄT

Trotz der riesigen Stückzahlen des Vorbildes (siehe Seiten 22 bis 31): Modelle der Weitstreckenwagen der Bauart Ammendorf bekommt man nicht in jedem Laden um die Ecke, man muss sich auf die Suche machen.

Für die Spur N bedeutet das: Gebrauchtwagenmarkt. Piko hatte die Wagen seit den 70er-Jahren im Angebot, allerdings nur in einer einzigen Form, die in den Farbvarianten Grün, Rot und Weiß-Blau (für den Zug Leningrad – Helsinki) aufgelegt wurde. Phantasiemodelle bleiben hier unberücksichtigt. Leider waren die Modelle um sieben Millimeter zu kurz ausgefallen. Die großen Kuppelabstände, die plumpen Drehgestelle und die Hochbeinigkeit sind nur durch aufwendigen Umbau der ansonsten noch passabel detaillierten Modelle zu beseitigen.

Das umfangreichste Angebot bietet der russische Hersteller „TT-Modell" aus St. Petersburg: In 1:120 werden sowohl der Ammendorfer Schlafwagen mit 38 Plätzen als auch der Speisewagen sowie der Gepäckwagen hergestellt. Die drei Typen sind in zahllosen Farbvarianten entsprechend der wichtigsten russischen Fernzüge erhältlich. Info: http://tt-models.spb.ru.

H0-Bahner mit einem Faible für „Russenzüge" sind derzeit auf das spärliche Angebot des russischen Herstellers Eurotrain angewiesen. Aktuell ist nur das oben abgebildtete Zweierset im Handel. Ein Viererset mit Schlafwagen ist bereits ausverkauft. Im deutschsprachigen Raum sind die Eurotrain-Modelle nur beim Wiener Händler Memoba zu haben: www.memoba.at.

Bleiben noch die chinesischen Varianten der WPW: Liliput-Bachmann bietet sie als H0-Modelle an. □ *A. Bauer-Portner*



FOTOS: BAUER-PORTNER

Die chinesische Version der Ammendorfer bietet Bachmann-China in einigen Varianten an. Auch an passenden Dieselloks für den Peking-Moskau-Express mangelt es nicht.



Bereits historisch ist das Angebot in N: Piko legte einst eine Form der WPW auf.



Angebotsvielfalt herrscht für TT: Drei von vielen Form- und Farbvarianten sind „Jantar", „Krasnaja Strela" und ein litauischer Wagen.



In der klassischen grünen Farbe der russischen Fernzüge sind der Schlafwagen, der Speise- und auch der Gepäckwagen bei TT-Modell erhältlich.

VORBILD

Bis Sa 28.09.
● Zugfahrten Pritzwalk – Meyenb. – Karow am See an Sa, Tel. (0331) 27978391, www.eg-potsdam.de.

Bis So 13.10.
● An Wochenenden u. Feiertagen, in den Ferien auch Di bis Do, fährt die Berliner Parkeisenbahn, Tel. (030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.

Bis So 20.10.
● Sonderausstellung Bergbahnen in CH-3652 Hilterfingen am Thunersee, Schloss Hünegg, täglich 13 - 17 Uhr, www.bergbahnausstellung.ch.

Bis So 27.10.
● Jeden Sonntag Dampfzugfahrten in Haaksbergen (NL), Tel. (0031) 5357212516, www.museumbuurtspoorweg.nl.

Bis Do 31.10.
● Ausstellung 100 Jahre Außerferner Bahn in 82467 Garmisch-Partenkirchen, Werdenfelsmuseum und im Museum im Grünen Haus in A-6600 Reutte, Untermarkt 25. Geöffnet in Garmisch Di - So 10 - 17 Uhr, in Reutte Di - Sa 13 - 17 Uhr, Tel. (08821) 2134, www.ausserfernbahn.info.

Fr 13.09. und Sa 14.09.
● Der Wies´n-Express verkehrt zwischen Rohrdorf und Rosenheim, Tel. (08033) 304650, www.logistik-wiesboeck.de.

Fr 13.09. bis So 15.09.
● 22. Heizhausfest in Chemnitz, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.
● Märklintage mit Fahrzeugschau und Pendelfahren in Göppingen, Tel. (07161) 608-0, www.maerklin.de.
● Pendelfahrten mit ET 25 über die Geislinger Steige ab Göppingen, Tel. (07195) 95201-0, www.roterheuler.de.

Sa 14.09.
● Mit 231019 und V100 ab Cottbus ins Erzgebirge, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de
● Schienenbusfahrt vom Eisenbahnerhimmel ins Bierparadies. DDM, Birkenstr.5, 95339 Neuenmarkt, www.dampflokmuseum.de.
● Sonderfahrt ab Berlin n. Chemnitz zum Heizhausfest in Hilbersdorf. Dampflokfreunde Berlin e. V., Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Tag der offenen Tür im Stellwerk „On" in Bad Oldesloe, 11-17 Uhr, Tel. (04537) 823, www.eisenbahnfreunde-od.de.
● Straßenbahnfest in 06618 Naumburg, Tel. (03445) 703002, www.ringbahn-naumburg.de.

Sa 14.09. und So 15.09.
● Schmalspurbahn-Festival auf der Lößnitzgrundbahn, Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
● Museumsfahrten zwischen Gramzow (Uckerm.) – Damme (Uckerm.), Tel. (0398) 6170159, www.gramzower-museumsbahn.de.
● Bahnaktionstag Lutherstadt-Wittenberg, Förderverein Berlin - Anhaltische Eisenbahn e.V., Wittenberger Str. 27, 06901 Kemberg Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

So 15.09.
● Rundfahrt um Berlin mit VT95 9396 ab Berlin-Gesundbrunnen, Tel. 0173 2454268, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
● Pendelfahrten auf der Tälesbahn Nürtingen – Neuffen, Tel. (07025) 4164, www.ges-ev.de.
● Kohlenhoffest beim DDM, Birkenstr. 5, 95339 Neuenmarkt, www.dampflokmuseum.de.
● 100 Jahre Eisenbahn nach Neuhaus am Rennweg mit der 95027, Touristinformation Neuhaus am Rennweg. Tel. (03679) 722061, www.neuhaus-am-rennweg.de.

Fr 20.09. bis So 22.09.
● Dampfloksonderfahrt ab Berlin nach Breslau, Dampflokfreunde Berlin e. V., Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Sa 21.09.
● Tag der offenen Tür im Betriebshof Stadtmitte der EVAG, Essen, Beuststr. 45, 11-17 Uhr, Tel. (0201) 8261810, www.vhag-evag.de.
● Fotofahrt mit 995906 und Wagen des Traditionszuges von Hasselfelde nach Elend, Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS), Otto-Franke-Str. 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
● Tag der offenen Tür mit umfangreichem Rahmenprogramm bei Alstom in Stendal, ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Tangermünder Straße 23A, 39576 Stendal, Tel. (039) 3125-400, www.alstom.de.

So 22.09.
● Schienenbusfahrten mit VT 98 zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
● Amstetten – Oppingen mit Dampfbetrieb. Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle, Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Sa 28.09.
● Mit 231019 ab Cottbus zum Weinfest in die Stadt des Meißner Porzellans, Lausitzer Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzer-dampflokclub.de.
● Erste Abfahrt für den nordlippischen Oktoberfestexpress, Landeseisenbahn Lippe e.V., Am Bahnhof 1, 32699 Extertal, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
● Oldtimer- und Landmaschinentreffen am Bahnhof Pölzig, 10-18 Uhr, Tel. (036695) 20767, www.gmwe-poelzig.de.

So 29.09.
● Ettlingen – Bad Herrenalb unter Dampf, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. - Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
● Sonderzüge Mühltroff – Lössau – Schleiz-West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
● Auf Kahnkorso in den Spreewald nach Lehde mit VT 172 ab Chemnitz Hbf, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.


FOTO: MATHIAS DERSCH

In Volgelsheim im Elsaß startet der „Ried Express" jeden Samstag und Sonntag ins 13 Kilometer entfernte Marckolsheim. Fahrpläne und Infos gibt es unter: www.ried-express-cftr.fr.

Mi 02.10. bis So 06.10.
● Eisenbahn in Luxemburg, Fahrten im Westwaggon-VT, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Do 03.10.
● Sissi-Express-Dampfzugfahrt ab Nördlingen, Donauwörth und Augsburg nach Starnberg mit Schifffahrt. Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
● Schienenbusfahrt vom Eisenbahnerhimmel ins Bierparadies, DDM, Birkenstr.5, 95339 Neuenmarkt, www.dampflokmuseum.de.
● Herbstfest am Bahnhof Rennsteig mit Sonderfahrten Ilmenau – Bahnhof Rennsteig – Themar, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, www.rennsteigbahn.de.
● Volldampf im Herbst auf der Preßnitztalbahn, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de.
● Betriebstag auf der Buckower Kleinbahn, Museumseisenbahn Buckower Kleinbahn e.V., Zühlsdorfer Straße 10, 12679 Berlin, Tel. (030) 9357406, www.bkb-info.de.
● Dampfschnellzug mit 031010 und 032155 durch den Thüringer Wald ab Braunschweig, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Do 03.10. bis So 06.10.
● Nostalgiereise mit 011066 nach Österreich ab Offenburg. UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.

Fr 04.10.
● Historische Güterzüge für Fotofreunde auf der Preßnitztalbahn, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 05.10. und So 06.10.
● Fahrtage beim Pollo, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
● 120 Jahre Lokschuppen Schönheide, Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.Museumsbahn-Schoenheide.de.
● Rieser Eisenbahn-Erlebnistage im ehemaligen Bw Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
● Herbstfest bei der Preßnitztalbahn. IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de.

So 06.10.
● Härtsfeldbahn Neresheim – Säg-

mühle fährt. Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, www.hmb-ev.de.
- Karl-May-Fahrt auf der Lößnitzgrundbahn. Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

Sa 12.10.
- Mit 03 1010 ab Cottbus nach Stralsund. Lausitzer Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzer-dampflokclub.de.
- Herbstsonderfahrt ab Gernrode zum Brocken. Freundeskreis Selketalbahn e.V., Otto-Franke-Str. 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.

Sa 12.10. und So 13.10.
- Eisenbahnfest zum Weimarer Zwiebelmarkt im ehemaligen Bw Weimar, Thüringer Eisenbahnverein e.V., PF 800101, 99027 Erfurt, Tel. 0177 2406266, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- 100 Jahre Dachau – Altomünster, Historisches Fest in Altomünster und Modellbahnausstellung, Dampfzugfahrten, Tel. (08254) 99970, www.hjb-electronics.de.

Sa 19.10.
- Mit 23 1019 zum Goldenen Herbst an der Elbe ab Cottbus, Lausitzer Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

So 20.10.
- Schienenbusfahrten zw. Rinteln u. Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

Sa 26.10.
- Mit 143 001 von Cottbus nach Braunschweig u. Wolfsburg. Lausitzer Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 26.10. und So 27.10.
- Teddybären-Fahrten mit Diesellok „Lisa" nach Moritzburg, Traditionsbahn Radebeul, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditions-bahn-radebeul.de.
- Herbstdampf auf der Museumsbahn Schönheide e.V., Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 27.10.
- Ettlingen – Bad Herrenalb unter Dampf, UEF-Ettlingen, Bahnhofstr.12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

12.09.	14:15 Uhr: U Trinighellu – eine Schmalspurreise auf Korsika
13.09.	14:15 Uhr: California Zephyr – von San Francisco in die Rockies
16.09.	14:15 Uhr: California Zephyr 2 – von den Rockyies nach Chicago
17.09.	14:15 Uhr: Brandenburgische Bahnbilder
18.09.	14:15 Uhr: 6 PS - mit der Motorlore durchs Wattenmeer
19.09.	14:15 Uhr: Gletscherwunder Jungfraubahn
20.09.	14:15 Uhr: Nächster Halt: Pforzheim-Weißenstein
22.09.	17:15 Uhr: Welterbe zwischen Albula & Bernina
23.09.	14:15 Uhr: Trollhättan – Schwedens Lokomotiv-Wiege
24.09.	14:15 Uhr: Schmalspurvergnügen im Baskenland
25.09.	14:15 Uhr: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds
26.09.	14:15 Uhr: Eisenbahnmärchen in Bayerisch-Kanada
27.09.	14:15 Uhr: Südindisches Breitspurabent – Reise d. Tamil Nadu
29.09.	16:00 Uhr: Die Renaissance des Bundenthalers
30.09.	14:15 Uhr: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 1
01.10.	14:15 Uhr: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 2
02.10.	14:15 Uhr: Baltisches Dieselgewitter
03.10.	08:45 Uhr: Zwischen Bodensee und Westerwald
04.10.	14:15 Uhr: Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
07.10.	14:15 Uhr: Golden Pass Line
08.10.	14:15 Uhr: Auf blanken Gleisen durchs Nildelta
09.10.	14:15 Uhr: Dampf im Santa-Fe-Land
10.10.	14:15 Uhr: Im Trenino Verde durch Sardinien

Wiederholung jeweils Mo - Fr am nächsten Werktag 08:45 Uhr
Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz bis Oktober geschlossen.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, in Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden 1. Sonntag des Monats von 14 bis 18 Uhr geöffnet.

Fr 13.09. bis So 15.09.
- Modellbahntreff Göppingen, großes Bahnhofsfest, Internationale Modellbahnausstellung (IMA), www.maerklin.de.

Sa 14.09.
- Börse in 04600 Altenburg, Likörfabrik, Destille, Am Anger 1-2, 10 - 14 Uhr, Tel. (0344) 9123465.
- Tauschbörse für Trix-Express in 56070 Koblenz-Lützel, DB-Museum, 10-16 Uhr, Tel. (02630) 3917.

So 22.09.
- Tag der offenen Tür mit kl. Börse in 64732 Bad König / Zell, An der Alten Schule 4, 10 - 18 Uhr, Modelleisenbahnfreunde Odenwaldkreis e.V., Tel. (06063) 691 www.mfo-odw.de.

Fr 27.09. und Sa 28.09.
- Spielzeug-Auktion, Tel. (06322) 959970, www.alino-auktionen.de.

Mi 02.10.
- Modellbahn-Nacht in 09423 Gelenau, 17-23 Uhr, Tel. (03733) 671167, www.modelleisenbahn-club-gelenau.de.

Sa 05.10. und So 06.10.
- Ausstellung in 12279 B.-Marienheide, 75 Jahre Trix-Express-Automatic-Entkupplung, Sa 10-18 Uhr, So 10-16 Uhr, Gustav-Heinemann-Oberschule, Waldsassener Str. 62, Tel. 0177 5906239, www.trixstadt.de.
- Ausstellung in 53731 Siegburg, Sa 11-18 Uhr, So 10-17 Uhr, Schulzentrum Neuenhof, Zeitstraße, Tel. (02292) 9283140 (ab 18:00 Uhr), www.ecrs.de.

So 06.10.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
- Börse in A-9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a, 9-13 Uhr, www.carinzia.net.

Sa 12.10. und So 13.10.
- Ausstellung in 31535 Neustadt, 10-17 Uhr, Siemensstraße 16, Tel. (05072) 92040.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 25, gültig ab 01.01.2013. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▸ DB-03 UND BORSIG-SCHMUCKKÄSTCHEN



Als dem Bw Ulm zugehörig ist die 03 244 im DB-Look der Epoche III beschriftet.



Die Borsig-50 163 wird in edler Holz-Vitrine geliefert.

Zwei Varianten von Dampfloks neuerer Produktion stehen für die aktuellen Märklin-H0-Neuheiten: DIe 03 kommt mit Witte-Blechen als DB-Lok der 60er-Jahre. Als zweiter von fünf Teilen der Borsig-Edition wird eine 50, letztes Jahr als Neukonstuktion vorgestellt, ausgeliefert. Die Lok erscheint in Reichsbahn-Beschriftung mit Adler. Die dunkle Holzvitrine mit den Borsig-Werken als Hintergrund (das Eingangstor ist aus gelasertem Karton) bringt die Lok prächtig zur Geltung.

BEMO ▸ WEITERE SCHMALSPUR-DIESEL



In Blau: 2099.01 der ÖGLB; in Rot: L45H-084 der SDG

Die L45H aus rumänischer Produktion für Schmalspurgleise ab 750 mm ist für unzählige Varianten gut. Zwei Möglichkeiten wurden aktuell von Bemo für H0e ausgeliefert: Die Osterreichische Gesellschaft für Schmalspurbanen setzt die 2099.01 auf der Ybbstalbahn ein, die rote L45H-084 der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft ist in Freital-Hainsberg stationiert.

FLEISCHMANN ▸ BIER AUS MASSING



Die Beschriftung des H0-Bierwagens verleitet zum Nachforschen.

Nein, die Brauerei existiert nicht mehr. Deren Gebäude in Massing, im niederbayerischen Rottal gelegen, wurden kürzlich abgerissen. So erinnern nur noch alte Bier-Ettiketten, Kronenkorken und eben der neue Fleischmann-Güterwagen an den Fisch-Bräu. Detaillierung und Bedruckung entsprechend der Epoche II sind ausgezeichnet.

RIVAROSSI ▸ WECHSELSTROM-627



Auch die H0-Wechselstromfahrer können nun den 627 einsetzen.

Als Tübinger 627 004 der Epoche V ist der MAK-Triebwagen beschriftet, aber noch in der schmucken ozeanblau-beigen Farbgebung gehalten. Auch die normalen Zug- und Stoßvorrichtungen und die Rückspiegel entsprechen dem letzten Betriebszustand. Ebenfalls der Epoche V entstammt der ÖBB-Güterwagen in H0, beschriftet und lackiert als „BahnExpress“. Unter diesem Markennamen bestreitet Rail Cargo Austria den schwierigen Stückgutverkehr, wohl auch mit diesem kurzen Gss-vx.



Auch ganz in Blau macht der wohlgelungene Rivarossi-Güterwagen eine gute Figur.

ROCO ▸ BOBO DER SBB IN KLASSISCH-GRÜN



Das neuentwickelte und fein detaillierte H0-Modell der Re 4/4 II der SBB von Roco ist nun auch in grünem Lack im Betriebszustand der 2000er-Jahre erhältlich. Weitere H0-Neuheiten aus selbem Hause: Drei SBB-EW-IV-Wagen in aktuellem schwarz-weißen Design und vier „Centoporte"-Wagen der FS in brauner Ausführung der Epochen II und III. Die Köf III der DB ist in ozeanblauer Farbgebung der Epoche IV erhältlich, allerdings nur über den „e-shop" der Modelbahn GmbH. Gleiches gilt für die Variante dieser Lok mit Digitalkupplung. Eine neue Version der DB-50 mit Wannentender ist als 053 beschriftet.

TRIX ▸ 103 IM SONDERLACK

Bis 1987 lief die 103 109 als einziges Exemplar ihrer Baureihe mit einer Sonderlackierung: Die Lüfter waren silberfarben und spitz zulaufend umrandet. Die H0-Gleichstromfahrer können nun diese Lok von Trix erwerben und das wohlgelungene Modell im Intercity-Dienst einsetzen. Zurüstteile für eine geschlossene Lokfront einschließlich Schürze liegen bei.



SCHUCO ▸ FÜR SPORT UND HEU IN H0

Das H0-Modellsortiment moderner landwirtschaftlicher Nutzfahrzeuge ergänzt der Krone-Anhänger GDX 550, ausgerüstet mit Lenkvorderachse. Sportfahrer und -fahrerinnen unter den Preiserlein dürften die H0-Porsche 934 RSR und 911 GT3 RS begeistern.



Mit beweglicher Vorderachse: Der Krone-Anhänger GDX 550.



Porsche-Flitzer unter sich: 934 RSR (r.), 911 GT3 RS.

BREKINA ▸ BULLI-SONDEREDITION

1500 Bulli-Varianten! Das ist ein Grund, stolz zu sein, und es ist auch ein Grund zur Gratulation. Brekina hat das nun geschafft und der MODELLEISENBAHNER gratuliert sehr herzlich. Zu diesem Anlass gibt es auch ein interessantes Sonderset mit vier T1-Modellen, welche die Restaurierung eines VW-Busses vom legendären Scheunenfund zum perfekten Oldtimer darstellen. Dem Sonderset liegt noch ein USB-Stick bei, auf dem alle 1500 Varianten auf je einem Karteikartenblatt gezeigt werden. Allein dieser Stick ist für Bulli-Sammler Gold wert.



„Jetzt mach endlich hinne, in Mainz hält schon wieder kein Zug!"



Vom verwitterten Schrotthaufen zum perfekten Liebhaberfahrzeug.

Eine interessante Modell-Variante ist der Magirus-125-Eckhauber mit Kofferaufbau im typischen Bundesbahn-Grau. Am Haken hat der 125-PS-Lkw einen Anhänger mit zwei Kabeltrommeln.

VIESSMANN ▸ SIGNALE UND LEUCHTEN FÜR 0

Viessmann weitet sein Programm für die große Spur aus: Mittlerweile sind die wichtigsten Lichtsignaltypen (Block-, Einfahr- und Ausfahrsignal) mit LED-Licht lieferbar. Auch das Leuchten-Sortiment für die Spur 0 wächst. Neben der abgebildeten Parklaterne aus Messing mit warmweißer LED ist auch eine filigrane Wandleuchte mit fein geätztem Messing-Ausleger lieferbar.



Gemütliche Abendstimmung in 0.



Hp2 für den Spur-0-Güterzug.

FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

BUSCH ▸ DORFBRUNNEN FÜR H0

Nur eine nette Kleinigkeit: Bei Busch findet man einen kleinen Zierbrunnen für ländliche, nun ja, fast kitschige Szenen. Die beiliegenden Plastik-Blumen sind mit viel Fingerspitzengefühl zusammenzusetzen und im Blumenkübel zu drappieren.



HERPA ▸ AUDI 60 UND T1-BULLI



Vergleichsweise günstig ist das ältere Modell eines VW-Bulli mit Kastenaufbau zu haben. Der klassische Audi 60 ist feiner detailliert und glänzt mit feinen zeittypischen Chrom-Zierleisten.

PMS ▸ WIKING-KLASSIKER IN H0



Exklusiv für den Post-Museums-Shop fertigt Wiking in Lüdenscheid aus alten Formen seine Verkehrsmodell-Klassiker der ersten Generation verglaster H0-Autos. Edition 23 umfasst Mercedes-Benz 230 SL, VW-Doppelkabine als Montagewagen und MAN-Fernlastzug. Außerdem erschienen: Themenset „Post 1".

WENZ ▸ SCHMALSPURWEICHE FÜR 0



FOTO: WERK

Wenz-Modellbau liefert den Bausatz der 750-mm-Weiche EW-Va-65-1:7 nach sächsischem Vorbild aus. Das Modell dieser platzsparenden Weiche wurde exakt nach dem Oberbaunormalien-Blatt und nach Aufmaß der letzten Weiche dieses Typs in Jöhstadt ins Modell umgesetzt. Info: www.wenz-modellbau.de.

KOTOL ▸ PILZLEUCHTE UND PRELLBOCK

Neues Zubehör nach DR-Vorbild kommt von Kotol: Eine H0-Pilzkopfleuchte als Fertigmodell mit Holzmast in zwei Höhen (95 und 120 mm). Der Lampenkörper ist aus Metall gefertigt und mit SMD-LED beleuchtet. Für H0e ist ein kleiner Betonprellbock gedacht. Info: www.kotol.de.



FOTOS: WERK

STÄRZ ▸ DREHSCHEIBENSTEUERUNG

Der Handregler für Drehscheiben, DSM-PIC-H, ist eine Bedieneinheit zum manuellen Steuern einer Drehscheibe. Dabei wird die aktuelle Position der Drehscheibe stets angezeigt. Der Zubehörartikel kann nur in Verbindung mit dem Drehscheibenmodul DSM-PIC verwendet werden. Durch fünf Tasten, einen Drehimpulsgeber und ein dreistelliges Display lassen sich folgende Funktionen steuern: Schrittweises Drehen, direkte 180-Grad-Bühnendrehung und Drehen mit bequemer Vorwahl eines Zielabgangs und direktem Anfahren. Info: www.firma-staerz.de



FOTO: WERK

US-CORNER

Reichlich interessante Modell-Varianten gibt es für die H0-Freunde unter den US-Modellbahnern: In der Genesis-Reihe liefert Athearn eine großartige SD-70ACe der Union Pacific (1) in der aktuellen „Western Pacific Heritage“-Lackierung mit beeindruckendem Tsunami-Sound. Ebenfalls von Athearn sind der „3 Bay Ribbed Side Hopper“ der BNSF (Art.-Nr. 76441) sowie der Hackschnitzel-Hopper der Chessie System/C&O (Art.-Nr. 76429) (2). Von Atlas kommt ein nachtblauer „Single Door Box Car“ der Chicago & Eastern Illinois (Art.-Nr. 20001450) (3). Für die US-Highways bietet Brekina den wunderbaren Dodge A 100 jetzt auch als Pritschenwagen und von Busch kommt ein wunderschöner Ford Thunderbird in Lilagraumetallic (4).









IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: Neuentwickelter Weitstreckenwagen auf der Leipziger Messe

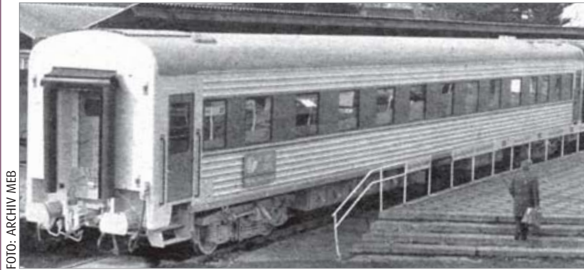

FOTO: ARCHIV MEB


FOTO: WERKSBILD AMMENDORF, SLG. HOLGER BLÄSS

☐ Im MODELLEISENBAHNER 5/1988 war nur ein kleines Schwarzweiß-Bild abgedruckt, als Teil der jährlichen Berichterstattung von der Leipziger Messe: Der erste von insgesamt vier Prototypen eines neuen, modernen und 27 m langen Weitstreckenwagens. Heute liegt uns auch ein Farbbild des attraktiven Wagens vor. Leider konnten die sowjetischen Auftraggeber nicht von den Vorzügen des Fahrzeugs überzeugt werden. Das Werk 3 in Ammendorf war auf diese langen Wagen ausgelegt worden. Ein Exemplar existiert noch heute, zu einem Hotel umgebaut, in Jüterbog.

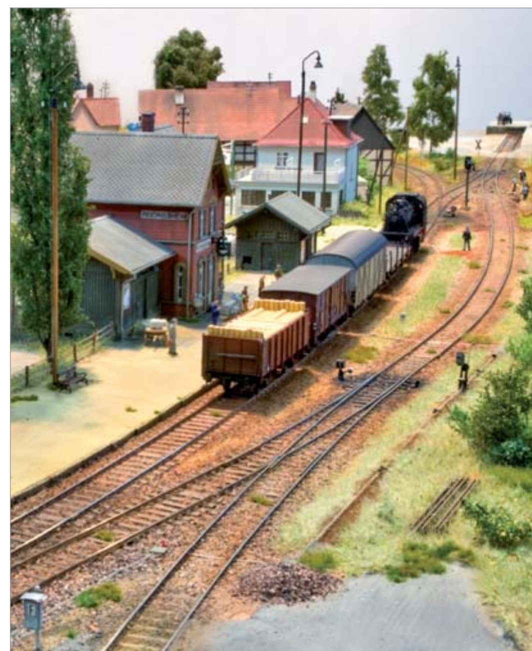
MODELL HOBBY SPIEL LEIPZIG 2013

Fachtreffpunkt im Oktober: Gleis 27


FOTOS (2): BAUER-PORTNER

Diese kleine Feldbahn von Michael Kirsch war 2012 in Leipzig ausgestellt. Auch in diesem Jahr wird die feinst detaillierte Anlage, deutlich überarbeitet, im Rahmen der Anlagenschau „Gleis 27" zu sehen sein.

☐ Die Fachwelt wird sich in Leipzig wieder zur Anlagenschau am Gleis 27 treffen. Am Modellbahnsofa entsteht eine Gartenwelt mit Campingschaukel und Pflanzengrün. Unter dem Motto „Die Große unter den Kleinen" rollt eine Gartenbahn über das Gelände. Die Maßstabstreue steht bei diesem acht mal drei Meter großen Modell im Vordergrund. Ein Schwerpunktthema der Workshops und einer Diskussionsrunde mit Fachzeitschriften und Herstellern wird der 3D-Druck sein. An Großanlagen wird einiges geboten: Der Berliner Außenring mit Falkenhagener Kreuz in Spur H0 vom MEC Oranienburg Brieselang oder die Arlbergbahn mit 130 m verbautem Gleis in Spur H0 vom MEC Bregenz. Etwas kleiner: Ein Funktionsmodell der Standseilbahn Obstfelderschmiede – Lichtenhain in H0.



Die „GRE" von Dieter Thomas: Gleise vom Feinsten und zahllose Details luden 2012 zum längeren Verweilen an der kleinen Anlage ein. 2013 wird die „Diemeltalbahn" in H0 pur zu Gast in Leipzig sein.

FLEISCHMANN – LEMKE-HOBBYTRAIN

Neue E-Loks in Lieblingsfarben

☐ Ob es Altersmilde oder Altersweisheit ist, die bei vielen Modellbahnern zu einem Umdenken führt? Bei der Einführung der neuen DB-Farben Ozeanblau-Beige in den 1970er-Jahren waren diese nahezu verhasst, die Fotografen wandten sich mit Grausen. Heute denkt man mit Wehmut an vergangene Zeiten und freut sich über neue Modelle in den prägnanten Farben. Allerdings gab es gelungene und weniger gelungene Ausführungen. Zu den besseren Lösungen zählt die Farbgebung der 181 mit Zierstreifen. Das neue N-Modell der Mehrsystemlok testen wir im nächsten MEB, allerdings in der klassischen blauen Livree. Auch das H0-Modell der Baureihe 141 von Fleischmann erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss. Die vollständige Neukonstruktion wird in der nächsten Ausgabe ausführlich vorgestellt. Der erste Modelleindruck ist für beide Baugrößen jedenfalls ein positiver.



Die Epoche-IV-Version der neuen N-Mehrsystemlok von Lemke-Hobbytrain.



Feinst detailliert zeigt sich die neue H0-Einheits-E-lok von Fleischmann.

TRIX-EXPRESS-FREUNDE BERLIN

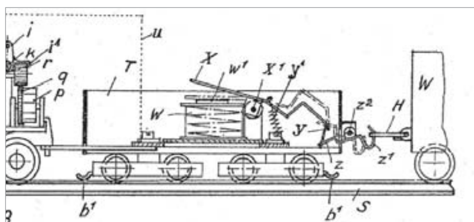
75 Jahre TRIX-EXPRESS-„Automatic“-Entkupplung

☐ Auf der Leipziger Herbstmesse 1938 stellte TRIX EXPRESS die erste Schnellzuglokomotive mit fernsteuerbarer Entkupplungseinrichtung für eine 00-Tischbahn vor. Im Tender der 2´C1´-Schnellzuglokomotive war eine elektromechanische Vorrichtung eingebaut, die über den Fahrtrichtungsumschalter angesteuert wurde. Dies ist ein willkommener Anlass für eine zweitägige Ausstellung historischer Modellbahnen mit internationaler Beteiligung am Samstag und Sonntag, 5./6. Oktober 2013, in der Gustav-Heinemann-Oberschule in Berlin. Info: www.trixstadt.de.



FOTOS (2): TRIX-EXPRESS-FREUNDE BERLIN

Das neue Modell 20/59 kostete damals 39 Reichsmark.



Die Patentzeichnung für die neue Kupplung.

MESSE-KALENDER

13. – 15. SEPTEMBER 2013:	1. - 3. NOVEMBER 2013:	1. - 3. NOVEMBER 2013:
Märklintage und IMA, Göppingen	Die Modellbahn MOC München	Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

CHEF VOM DIENST
Stefan Alkofer

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Verkaufsleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 25, ab 1.1.2013, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN |


FOTO: RITZ

DIE NAHVERKEHRS-AMPHIBIE

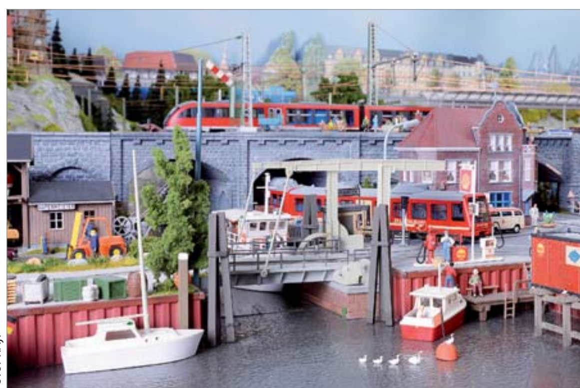
Als Knallfrosch ist die E 41 bei Eisenbahnfreunden bestens bekannt. Die kleinste der Einheitsloks schulterte den Bundesbahn-Regionalverkehr über Jahrzehnte.


FOTO: BAUER-PORTNER

KIRCHBERG IN SACHSEN

Auf schmaler Spur der Mitte: Die Reichsbahn-Zeit um 1958 bildet Joachim Kittler in stimmungsvollen Szenen auf seinem TTe-Diorama nach.

Das November-Heft erscheint am **9. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


FOTO: HAJT

HAFENBAHN UND ROLLBOCKGRUBE

Digital und analog: Als Wanderer zwischen den Welten setzt Michael Blasche auf Abwechslung im H0-Betrieb.

AUSSERDEM

Z21 light
Rocos abgespeckte Z21 für Startpackungen ist im Handel angekommen. Wir testen, was sie kann und was eher nicht.

Güterwagen-ABC
H wie Holztransporte: Für die Beförderung per Bahn sind diverse Bauarten von Güterwagen zu verwenden.

Auf Spurensuche
Der frühere Bahnknoten in Kalbe (Milde) lässt Zeitreisende noch immer vor Ort fündig werden.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: BAASKE

LANGE WAGEN, FEINSTE HÖLZER

Praxisgerechte Tipps zur vorbildgerechten Beladung von Modellgüterwagen für den Holztransport gibt Manfred Baaske.


FOTO: DROSDECK

DER VERSCHROTTUNG ENTKOMMEN

Mit der Aufarbeitung historischen Wagenmaterials der DR entsteht in Schönheide ein neuer Museumszug.

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 122. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 122

Die Zeitschrift: Der Weg als Ziel: Mit dem Zug durch Osteuropa • Russenpower: Mit der kraftvollen Ludmilla auf der Modellbahn unterwegs • Schöne Insel: Faszinierende Bilder einer Rundreise durch Korsika

Die DVD: Lokstar 01 150 – damals und heute • DDM Neuenmarkt-Wirsberg in neuem Glanz mit 39 230 unter Dampf • 103, ICE-TD, 225, V 200, 38 2267 • 50 Jahre Vogelfluglinie • 85 Jahre Rheingold

Video-Express plus ZÜGE im Set
Bestell-Nr. 8122 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

Eisenbahn Romantik Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,–
bei info@riogrande.de oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 99
Härtsfeldbahn • Dampfroß im IC-Einsatz • 100 Jahre Bombardier • Altbau-IVK in Zittau • Umbau BR 120 • Plangüterzug mit BR 41 • Umleiter-IC auf der Murrbahn • Glück-auf-Schranke in Fürth
Best.-Nr. 8099 • € 5,-

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 99 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 122 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)

Bankleitzahl

Bankinstitut

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.eisenbahn-romantik-club.de